

Inventarisatie van het Visserijbedrijf.

I N T E R I M - R A P P O R T

van de

SUB-COMMISSIE VISSERIJ

behelzende de

I N V E N T A R I S A T I E

van het

V I S S E R I J B E D R I J F

en van de daarvoor geldende

M A A T R E G E L E N .

212756

D E E L I I .

B I J L A G E N B I J

"VOORAFGAANDE INLICHTINGEN".

V O L G O R D E
DER TOEGEVOEGDE RAPPORTEN.

WETGEVING:

Belgische rapporten	No. 21/3
Nederlands rapport	No. 21/3 bis
	No. 611

BESTUURSORGANEN:

a. Administratieve Diensten.

Belgisch rapport	No. 21/2
Nederlands rapport	No. 347

b. Beroepsorganisatie.

Belgisch rapport	No. 21/5
Nederlandse rapporten	No. 348
	No. 353

BEROEPSOPLEIDING:

Belgisch rapport	No. 21/7
Nederlands rapport	No. 350

SOCIALE TOESTANDEN:

Belgisch antwoord op de Questionnaires van het Bureau International du Travail 1946	Nos. 618a t/m e
Nederlands antwoord op de Questionnaires B.I.T. 1946	Nos. 617a t/m d
Belgisch rapport No. 21/7 zie onder "Beroepsopleiding",	
Nederlandse rapporten	No. 517
	No. 522

STATISTIEK en VISBENAMING:

Belgische rapporten	No. 21/1
	No. 21/20
Nederlandse rapporten	No. 326
	No. 511

COOPERATIES:

Belgisch rapport	No. 21/32
Nederlands rapport	No. 538

WETGEVING EN REGLEMENTERING IN DE ZEEVISSERIJ.A. Productiebedrijf:I. Technische reglementering.

1. Wat betreft de technische reglementering inzake de veiligheid der schepen zelf, volstaat het te verwijzen naar de Wet van 25 Augustus 1920 en de uitvoerende K.B. van 8 November 1920, 7 December 1920 en 25 Januari 1928 die toepasselijk zijn op alle vissersvaartuigen ongeacht hun tonnemaat en de soort visserij die ze uitoefenen in maritieme wateren w.o. ook de Schelde tot Antwerpen. De maatregelen voorzien de nadere uitwerking van de principen van de internationale conventie op het stuk van de veiligheid der scheepvaart.

In dezelfde Wet worden eisen gesteld betreffende de diploma's, welke geëist moeten worden van de bevelvoerder en van de motor-drijver van vissersvaartuigen. Hierover wordt echter nader uitgeweid in de nota betreffende de opleiding der vissers en de verordeningen nopens de bemanningen.

2. De Wet van 19 Augustus 1891 machtigt de Koning de beperkingen en maatregelen voor te schrijven nodig om het vernietigen en wegnemen van kuit broedsel en oesterbroed te voorkomen. Overtreding van deze voorschriften worden correctioneel vervolgd.

Volgende maatregelen zijn voorgeschreven bij Koninklijke Besluiten van 5 September 1892, 8 April 1927, 3 Mei 1929 en besluit van de Regent van 14 April 1945:

Verbod van visserij door springstoffen

" van gebruik of aan boord hebben van het z.g. Vignoron Dahlstelsel

" van de ploegketting

" van vissen in de territoriale wateren met andere dan garnalnetten. Van dit verbod wordt nochtans afgeweken bij afzonderlijke Koninklijke Besluiten, welke telkens een geldigheidsduur hebben die overeenstemt met de specifieke ijle haringcampagne in de territoriale wateren.

Bovendien gaat deze afwijking gepaard met het opleggen van beperkende maatregelen.

Inderdaad moet de gebruikte bordentrawl voorzien zijn van een derde visbord of van vlotters op de bovenpees en mag het loodzeel niet geballast worden. Tevens geldt de afwijking alleen voor vissersvaartuigen met een motorsterkte lager dan 201 E.P.K. (Besluit 12 September 1947).

Bij K.B. van 29 October 1928 wordt trouwens reeds het vissen met sleepnetten binnen de territoriale wateren verboden, wanneer dit tuig een breedte opening heeft van meer dan 12 m.

Een afwijking van een andere aard is deze bepaald bij K.B. van 10 Januari 1888. Krachtens dit Besluit wordt een dreg van een bijzonder en welbepaald model toegelaten in afwijking van de Conventie van Den Haag van 6 Mei 1882 om reden dat dit model een rationeler gebruik van de drijfnetten en van de korrenetten toelaat.

De Wet van 22 Augustus 1901 bestraft het vissen of zoeken van mosselen, mosselzaad of andere zeeproducten op de werken van de kust en van de havens, indien dit geschiedt zonder voorafgaande machtiging.

De voorwaarden en formaliteiten tot het bekomen van deze machtiging worden vastgesteld bij K.B. van 1 September 1932. Dit Besluit beperkt de vangsten van mosselzaad tot de periode van 1 October tot 30 Maart en behoudt de machtiging voor aan de beroepsvissers of mosselkwekers.

Ter uitvoering van artikel 11 van het Reglement van 20 Mei 1943 betreffende de uitoefening van het recht der visserij op de Zeeschelde en van de vishandel der producten daarvan afkomstig (Verdrag 19 April 1839) verbiedt het organiek Koninklijk Besluit van 13 Maart 1936 op de riviervisserij het gebruik van alle vistuigen niet vermeld in zijn artikel 16. Deze beschikking geldt alleen het Belgisch gedeelte der Schelde. Ook worden bepaalde tijden, uren en seizoenen aangeduid gedurende welke het vissen verboden is. (Art. 10-12) De strafrechtelijke sancties zijn voorzien in de Wetten van 19 Januari 1883 en 5 Juli 1899.

II. Economische reglementering.

Artikel 2 van de Wet van 15 Mei 1870 luidt als volgt:

"Het is verboden de handel in vis te belemmeren, hetzij door het opleggen van een aan de te koopstelling voorafgaande keuring, hetzij door het gebruik van de vismijn verplichtend te maken, hetzij door de verkoop ten huize of het venten te verbieden, hetzij door het even welke andere beperkende maatregel".

Het louter commercieel aspect van deze wetsbepaling wordt nader bepaald onder de rubriek "Handel".

De aandacht wordt er hier op gevestigd wat betreft de vrijheid van de producent zijn vis te markten buiten de vismijn en zonder voorafgaande keuring.

In feite is in dit opzicht deze bepaling buiten gebruik. Inderdaad wordt in het algemeen de vis ter vismijn gebracht en hebben de gemeentelijke reglementen op de vismijnen zelfs bepaald, dat van de visserijhaven geen gebruik mag worden gemaakt, indien de vis niet ter vismijn wordt gemarkt. Deze reglementen schrijven ook de viskeuring voor.

De productie zelf wordt niet rechtstreeks geregeld.

Wel wordt de visserij binnen de territoriale wateren voorbehouden aan de Belgische vissers. (Wet van 19 Augustus 1891 en K.B. 5 September 1892).

De rechtstreekse aanvoer door vreemde schepen wordt beschouwd als invoer en valt dienvolgens onder toepassing van de reglementering bij de invoer.

Door toepassing van de technische reglementering ontstaat onrechtstreeks ook een economische reglementering inzake aanvoer van bepaalde soorten beneden aangeduide minima-afmetingen. (Besluit 14 April 1945 hoger vermeld).

Het K.B. van 14 October 1937 gewijzigd bij dit van 10 Mei 1940 onderwerpt het aankopen of verkopen van vissersvaartuigen van - of aan het buitenland - aan voorafgaande toelating van de Minister van Verkeerswezen. Deze is aldus bevoegd om de aangroei der vloot of haar ongemotiveerde aftakeling tegen te werken.

Alhoewel er door de visserijmiddens nooit beroep werd gedaan op de toepassing van het K.B. nr. 62 van 13 Januari 1935 dient het hier vermeld, omdat het althans de mogelijkheid biedt van een economische reglementering in de visserij. Dit Besluit kent aan de beroepsgroeperingen van producenten of van verdelers het recht toe de uitbreiding te vragen over al de andere voortbrengers of verdelers van eenzelfde sector, van een door hen vrijwillig opgenomen verplichting inzake productie, verdeling, verkoop, uitvoer of invoer. Indien na tegensprekelijk onderzoek door het Ministerie van Economische Zaken blijkt, dat het algemeen belang daarmee gediend wordt, wordt de gevraagde reglementering bij Koninklijk Besluit van verplichtende toepassing gemaakt op straf van sancties.

BELGIE.

- 1 -

No. 21/3bis/B.N.L.

WETGEVING EN REGLEMENTERING IN DE ZEEVISSERIJ
(vervolg)

B. Visindustrie.

In nota no. 21/8/B.N.L. van Januari 1949 werd reeds gewezen op de geringe reglementering die op dit gebied bestaat.

C. Vishandel.

In België bestaat geen wettelijke omschrijving van de verschillende beroepsactiviteiten in de vishandel. De afbakening die door de beroepsgroeperingen werden gedaan om het lidmaatschap van de respectievelijke groeperingen vast te stellen, is trouwens ook slechts arbitrair en niet bindend. Ze is veeleer de bekrachtiging van een feitelijke toestand. Aldus komt men tot de indeling:

Groothandelaarverzender aan de kust,
Groothandelaar-verdeler,
Kleinhandelaar,
Leurder (venter).

De groothandelaar oefent in sommige gevallen tevens de functie uit van invoerder en/of uitvoerder. Enkele coöperatieven van kleinhandelaars werden ook gevormd met het oog op de invoer.

Voorzover ze Belg zijn, kunnen al deze handelaars, met uitzondering van de leurders, hun bedrijf uitoefenen, mits ingeschreven te zijn in het handelsregister. De leurders integendeel moeten in bezit worden gesteld van een leurderskaart.

De groothandelaars zijn bovendien onderworpen aan het onderzoek de commodo en incommodo. Hun installatie wordt slechts toegelaten, mits het vervullen van sommige voorwaarden, welke gesteld worden met het oog op de bescherming van de openbare gezondheid (zelfde regeling als voor de visnijverheden; Koninklijk Besluit 15 October 1933). Deze reglementering is eenvormig in geheel het land voor de groothandelaars.

De kleinhandelaars zijn niet onderworpen aan deze bepalingen op de ongezonde en hinderlijke bedrijven. In de meeste gemeenten van het land echter wordt door de gemeentelijke overheid, krachtens haar politiemacht in zake openbare gezondheid, het installeren van een viskleinhandelsbedrijf afhankelijk gesteld van het treffen van bepaalde voorzorgsmaatregelen met het oog op de beveiliging van de publieke hygiëne. Deze aldus voorgeschreven maatregelen verschillen dan ook van gemeente tot gemeente.

Ook de "leurderskaart" wordt door de gemeentelijke overheid toegelaten, mits goedkeuring echter van de Minister van Economische Zaken. Deze leurderskaart is geldig voor 2 jaar, doch is hernieuwbaar. Ze kan afgeleverd voor een bepaalde actiestraal (openbare markt, openbare weg, van deur tot deur, of een samenvoeging van enkele dezer verkoopgelegenheden) en voor bepaalde activiteiten. (Koninklijk Besluit nr. 32 van 28 November 1939 en Ministerieel Besluit 18 December 1939 en 19 Maart 1948).

De vreemdelingen, die wensen zich te vestigen in een dezer hoedanigheden van handelaar, zijn onderworpen aan een bijzondere reglementering. (Koninklijk Besluit nr. 62 dd. 16 November 1939).

- De -

De leurders.

De leurderskaart wordt slechts toegekend aan vreemdelingen, mits een voorafgaand verblijf van 10 jaar in België en op voorwaarde, dat een wederkerigheidsaccord bestaat met het land van de aanvrager.

De kleinhandelaars moeten om hun activiteit in België te kunnen uitoefenen in bezit zijn van een beroepskaart af te leveren door het Ministerie van Economische Zaken - Algemene Directie van de Middenstand - op advies van de gemeente-overheid voor de vragen 1 November 1946 voorafgaand en van de Belgische Consul in de vreemde voor deze na 1 November 1946.

De criteria die worden in overweging genomen voor het toekennen, verschillen naar gelang het vreemdelingen geldt, die reeds een gelijkaardige activiteit in België uitoefenden of die een andere activiteit wensen uit te oefenen of die in België hun verblijf, ten welke titel ook, nog niet hebben.

In het algemeen wordt behoudens voor deze laatsten een langdurig verblijf in België geëist. Bovendien worden waarborgen van financiële standing en van beroepsbekwaamheid gevergd. Tevens wordt ook rekening gehouden met de economische toestand van het bedrijf zelf in België.

Groothandelaars en in- en uitvoerders.

Dezelfde criteria als voor de kleinhandel worden gevolgd. De toelating tot vestiging wordt verstrekt door het Ministerie van Economische Zaken - Algemene Directie van de Nijverheid en de Handel.

Internationale reciprociteitsaccord.

Aan de Nederlanders wordt in België de beroepskaart gegeven onder dezelfde voorwaarde als deze in Nederland geëist van de Belgen. (Accoord van 20 Februari 1933 (Belg. Stbl. 21 Januari 1936). Dit is van toepassing op de Nederlanders in bezit van de gele identiteitskaart. (1)

De Nederlanders, die zich in België willen vestigen, moeten hun aanvraag indienen langs de Belgische Consulaten in Nederland.

Benevens de reglementering betreffende de vestiging, zijn de handelaren onderworpen aan de algemene bepalingen van aanplakking der prijzen, de verplichte boekhouding. Als enige overheidstussenkomst inzake prijzenpolitiek blijft het Besluit van de Regent dd. 13 Februari 1947, aangevuld door dit van 30 September 1948, waarbij de kleinhandelsmarge voor verkoop van verse vis wordt vastgesteld. De overtredingen van dit Besluit worden beteugeld door de Wet van 14 Februari 1948.

Professionele reglementering bestaat noch op technisch, noch op economisch gebied.

(1)

In 1939 waren op 1 September 51.189 Nederlanders boven de 15 jaar in België gevestigd. Op 31 December 1946 was het aantal Nederlanders van alle ouderdom: 71.503, d.i. het hoogste aantal vergeleken met deze van andere vreemdelingen.

SUMMIER-OVERZICHT VAN DE NEDERLANDSE WETGEVING OP
VISSERIJGEBIED.

1. Wet van 26 October 1889 (Staatsblad No.135) tot vaststelling van bepalingen tegen het vissen door opvarenden van vreemde vaartuigen in de territoriale wateren van het Rijk.
2. Visserijwet (Staatsblad 1931 No.410) tot regeling van de visserijen. Hierop zijn gebaseerd de onderstaande algemene maatregelen van bestuur.
 - a. Koninklijk Besluit (K.B.) van 15 April 1911 (Staatsblad 118) houdende bepalingen, betreffende de keuring van geaakte haring.
 - b. K.B. van 15 April 1911 (Staatsblad No.120) betreffende het College voor de Visserijen.
 - c. K.B. van 26 Juni 1911 (Staatsblad No.164) tot vaststelling van een reglement voor de visserij in de Zeeuwse stromen.
 - d. K.B. van 17 October 1922 (Staatsblad No.562) Visserij dienstbesluit.
 - e. K.B. van 4 Juni 1932 (Staatsblad No.235) tot vaststelling van de grenzen tussen kust- en binnenvisserij enz.
 - f. K.B. van 23 Juni 1932 (Staatsblad No.314) betreffende de registers voor de zee- en kustvisserijvaartuigen.
 - g. K.B. van 23 Juni 1932 (Staatsblad No.315) tot vaststelling van een Visserijreglement voor de rivieren, een algemeen Visserijreglement voor de binnenwateren, zeven bijzondere Visserijreglementen enz.
 - h. K.B. van 23 Juni 1932 (Staatsblad No.316) tot vaststelling van een reglement voor de visserij in de Waddenzee.
 - i. K.B. van 23 Juni 1932 (Staatsblad No.317) tot vaststelling van een reglement voor de visserij in de Zuidhollandse stromen.
3. Pachtbesluit Visrecht 1941 tot regeling van de verpachting en pacht prijzen van visrecht met Eerste en Tweede Uitvoeringsbesluit.
Voorlopig gehandhaafd bij K.B. van 22 September 1945 (Staatsblad No.F.185).
4. Besluit Bijdragen verbetering binnenvisserij 1942, voorlopig gehandhaafd bij K.B. van 22 September 1945 (Staatsblad No. F.186).
5. Registreringsbesluit IJsselmeervissersvaartuigen 1942, voorlopig gehandhaafd bij K.B. van 22 September 1945 (Staatsblad No. F.187).
6. Haringwet 1927 (Staatsblad 1927 No.387) tot voorkoming van misbruiken in de uitvoerhandel van haring.
 - a. Reglement voor de Nederlandse Haringcontrôle (Staatsblad 1938 No.656).

Bij het bovenstaande zijn buiten beschouwing gelaten de Internationale overeenkomsten op visserijgebied, waarbij ook Nederland is betrokken.

BELGISCHE BEVOEGDE DIENSTEN INZAKE ZEEVISSERIJ,
VISNIJVERHEID EN HANDEL.

De zeevisserij valt hoofdzakelijk onder de administratieve bevoegdheid van het Bestuur van Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen).

Het Centraal Bestuur van Zeewezen te Brussel heeft onder gezag van de Directeur-Generaal de leiding en het toezicht over volgende diensten:

1. Zeevaartinspectiedienst te Oostende: voor het technisch toezicht op het bouwen der vissersvaartuigen, voor dezer jaarlijkse schouwingen; voor het meten der schepen en afleveren van de meetbrief, voor het toezicht op de voorgeschreven maatregelen ter veiligheid der scheepvaart.
2. Waterschoutsambten (Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort) (en Antwerpen voor de Scheldevaartuigen) voor de immatriculatie der schepen, de aanmontering der bemanning, de politie der scheepvaart, het naleven der wetten en reglementen op de visserij.
3. De Zeevisserijdienst te Oostende voor toezicht op het visserijbedrijf zo op economisch, technisch als sociaal gebied. Deze dienst verzamelt de statistische gegevens omtrent de vloot, de bemanning, de vangsten. Hij heeft toezicht op de visserijscholen, die door het Ministerie van Verkeerswezen worden gesubsidieerd. Zijn technische afdeling bestudeert de exploitatie der visgronden en de vismethoden.
4. De Zeemacht, voor toezicht der visserijwachtschepen.
5. Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij, parastatale instelling onder toezicht en waarborg van het Ministerie van Verkeerswezen, voor uitkering van de vergoedingen voor arbeidsongevallen overkomen aan zeevissers.
6. Vereniging voor Onderlinge Verzekering tegen Oorlogsrisico's der vaartuigen, parastatale instelling met waarborg van de Staat.

Het Hoofdbestuur van Zeewezen heeft behoudens de leiding van voornoemde diensten, nog in zijn bevoegdheid de verdediging van de economische belangen der zeevisserij in samenwerking met de Ministeries van Economische Zaken, van Buitenlandse Handel en van Buitenlandse Zaken, het afsluiten van accoorden betreffende de zeevisserij, het uitreiken van diploma's en brevetten van schippers en motoristen, het veranderen van vlag, de credietverlening voor nieuwbouw, het behartigen der belangen van de import en export van vis, het opeisen van schepen, het naleven van de Wet op de Zeeliedenovereenkomst.

Bovendien heeft het toezicht op en medewerking aan de activiteiten van:

De Nationale Paritaire Commissie der Zeevisserij voor bespreking der Arbeidsvoorwaarden.

Het Zeewetenschappelijk Instituut, instelling van Openbaar nut, voor studie van de vis en de zee met het oog op een rationeler exploitatie van het visserijbedrijf.

Behoudens de toepassing van de zee-ongevallenwet en de zeelieden-overeenkomst, vallen de andere sociale wetten onder de bevoegdheid van het Ministerie van Arbeid. Meer bepaaldelijk vallen de reders en de vissers onder de bevoegdheid van de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid; afhangend van dit Ministerie.

De handelsbetrekkingen en inzonderheid de import en de export, alsmede de nijverheidsexploitaties vallen onder de bevoegdheid van het Ministerie van Economische Zaken, waarvan ook de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen **afhangt**. Het Bestuur van Zeewezen treedt bij dit Departement adviserend op in visserijproblemen.

No. 347. NEDERLAND.

SCHETS VAN DE ADMINISTRATIEVE DIENSTEN INZAKE DE
VISSERIJ, VISHANDEL EN INDUSTRIE OP TECHNISCH,
SOCIAAL EN ECONOMISCH GEBIED.

De zorg voor de belangen van de Nederlandse visserij in het algemeen is de taak van de Minister van Landbouw, Visserij en Voedselvoorziening. Met de uitvoering van deze taak zijn twee instanties belast, te weten de Directie der Visserijen en het Bedrijfschap voor Visserijproducten. Over belangrijke aangelegenheden de visserij betreffende wordt nauw contact bewaard met de Directeur-Generaal van de Landbouw, de Directeur-Generaal voor de Voedselvoorziening en het Directoraat-Generaal van de Prijzen.

In deze schets zullen achtereenvolgens de taken en werkzaamheden van de Directie der Visserijen en van het Bedrijfschap voor Visserijproducten behandeld worden, terwijl in een afzonderlijke schets op de horizontale organisatie der visserijbedrijven zal worden ingegaan.

A. De Directie der Visserijen.

De taak van de Directie der Visserijen is een tweeledige, nl.:

- a. de behandeling van alle zaken der visserij, in de ruimste zin en
- b. de coördinatie van de taken van de Ministeriële afdeling van de Visserij-inspectie, van de Dienst der Nederlandse Haringcontrôle en van het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek.

Waar de Nederlandse visserij voor een groot deel wordt beheerst door internationale overeenkomsten en bepalingen, behoort het tot de taak van de Directie van de Visserijen deze internationale regelingen mede voor te bereiden en uit te voeren.

Tot deze internationale regelingen behoren o.a. de overeenkomst tot regeling van de politie op de Noordzee, terwijl hiermede in verband staat de Wet tot vaststelling van bepalingen tegen het vissen door opvarenden van vreemde vaartuigen in de territoriale wateren van het Rijk.

Het z.g. Zalmtractaat regelt de zalmvisserij in het stroomgebied van de Rijn, de z.g. Noordzeeconventie stelt regelen voor de visserij buiten de territoriale wateren, terwijl op het terrein van de Walvisvaart eveneens een internationale overeenkomst tot stand kwam.

Naast deze bemoeiingen op internationaal terrein werden voor de visserij binnen het territoriaal gebied diverse regelen vastgesteld in Wetten en Reglementen.

In de Visserijwet is de grondslag gelegd voor een nadere regeling van de visserij in de territoriale wateren. De noodzakelijkheid om deze visserij binnen de driemijlsgrens te regelen, is echter niet dringend, zodat tot dusver hiertoe niet werd overgegaan. Voor vreemdelingen werd het vissen binnen de territoriale wateren verboden bij de reeds eerder genoemde Wet.

De Visserijwet en de op grond van deze Wet gegeven nadere voorschriften regelen verder de zee-, kust- en binnenvisserij.

In deze Wet en haar Uitvoeringsvoorschriften zijn de verschillende onderdelen van het visserijbedrijf en het daarop uitgeoefende toezicht op grondige wijze geregeld. Zij biedt de gelegenheid de door de Nederlandse vissersvaartuigen rechtstreeks uit zee aangevoerde haring aan een keur te onderwerpen. Hiertoe zijn een Opperceurmeester en enige keurmeesters aangesteld, die de aangevoerde haring op haar kwaliteit waarden, dit aangeven door op de tonnen aan te brengen vaste kentekenen en aldus als intermediair tussen reder en koper fungeren.

De tot de Directie van de Visserijen behorende diensttak "de Dienst voor de Nederlandse Haringcontrôle" heeft naast de zo even genoemde uitvoering van het Besluit, houdende bepalingen betreffende de keuring van geaakte haring als hoofdtaak de behartiging van de uitvoering van de Haringwet 1927. Deze Wet is tot stand gekomen om misbruiken in de uitvoerhandel van haring te voorkomen. Ter uitvoering van deze Wet en het daarop steunende Reglement voor de Nederlandse Haringcontrôle zijn in dienst een Inspecteur en een aantal controleurs, terwijl mede met het toezicht zijn belast de ambtenaren van Rijks- en Gemeentepolitie, benevens de ambtenaren van de invoerrechten en accijnzen.

Het genoemde Reglement houdt in, dat alle tonnen, waarin haring wordt uitgevoerd, moeten voldoen aan minimum-maten, welke voor elke soort van fust afzonderlijk zijn vastgesteld.

Bovendien moeten deze tonnen een minimum-visgewicht inhouden, dat eveneens voor elke soort gebezigd fust is bepaald.

Ten bewijze, dat aan de vorengenoemde eisen is voldaan, moet op het fust een stempelmerk worden aangebracht, dat al naar gelang van de daarin verpakte haring voor dit soort fust is vastgesteld.

Tenslotte zijn in genoemd Reglement ook kwaliteitsvoorschriften gegeven.

Voorts berust op de Visserijwet de onder de Directie gestelde Visserij-Inspectie.

Dit is een uitgebreid technisch apparaat met een veelzijdige taak, dat enerzijds belast is met de uitvoering van de gegeven voorschriften en het uitoefenen van het toezicht op de naleving, doch anderzijds beschikt over de technische raadsleden voor de vissers, die wenken geven betreffende de bedrijfsuitoefening, het juiste gebruik van bepaalde vistuigen, het kunstmatig kweken van visbroed en de wijze van uitzetting van dit broed, in het algemeen over alle onderwerpen, welke kunnen strekken om het bedrijf op een hoger plan te brengen.

Teneinde een rationele werkwijze mogelijk te maken, is het grondgebied in Nederland verdeeld in zeven districten, aan het hoofd waarvan een Inspecteur is geplaatst. Deze wordt terzijde gestaan door een Adjunct-Inspecteur. Opgemerkt dient nog te worden, dat één Inspecteur kan optreden als Hoofd van twee of meer districten. Onder de Inspecteurs zijn voorts werkzaam de Technisch Opzieners, die de zorg hebben voor het dagelijks contact met allen, die bij de visserij zijn betrokken. Zij bezitten de bevoegdheid tot opsporing van strafbare feiten, zij zijn echter ten dele in de eerste plaats opsporingsambtenaar, maar voor het grootste deel binnen hun eigen dienstkring de technische adviseurs en tevens de vertrouwensmannen van de vissers.

De Inspectiedienst beschikt over een aantal vaartuigen met bemanning, alsmede over een aantal dienstmotoren en een vrachtauto met

- chauffeur -

chauffeur.

De Inspecties beschikken over twee boten voor het inspectietoezicht op de Waddenzee, twee voor het IJsselmeer en twee voor de rivieren.

Behalve de hiervoor genoemde heeft men tevens nog een motorboot voor het Friese merengebied.

Een uitzonderlijk gebied voor het visserijtoezicht vormt nog het gebied van de Zeeuwse Stromen. In deze kustvisserijstrook liggen een groot aantal oester- en mosselpercelen, welke door het Bestuur der Visserijen op de Zeeuwse Stromen in uitsluitend gebruik zijn gegeven òf voor de teelt van oesters òf voor de teelt van mosselen. Het in goede staat houden van de bebakening en het toezicht op hetgeen op de percelen geschiedt met betrekking tot het zaaien van jongbroed, het schoonkorren en het afvissen van consumptie-oesters of mosselen eisen zeer omvangrijke bemoeiingen.

Hiervoor is dan ook nog in dienst een vrij groot aantal vaartuigen en een omvangrijk personeel. Zowel het personeel als de vaartuigen ressorteren onder het Bestuur der Zeeuwse Stromen, daarmee door het Ministerie van Financiën belast.

De zeven districten, welke het gehele grondgebied in Nederland omvatten, zijn over drie Inspecties verdeeld, t.w.:

Inspectie 1e District

omvattende de territoriale wateren, terwijl in de praktijk de Noordzeevisserij tevens hieronder wordt gerekend. Ook de aangelegenheden de Walvisvaart betreffende zijn ter uitvoering aan deze Inspectie opgedragen.

Inspectie 2e, 3e en 5e District

omvattende de Waddenzee, het IJsselmeer en de Zeeuwse Stromen. De werkzaamheden van de Zeeuwse Stromen zijn echter onttrokken aan de taak van de Inspectie, aangezien hier het Ministerie van Financiën met het toezicht is belast.

Inspectie 4e, 6e en 7e District

omvattende de Zuid-Hollandse Stromen, de rivieren en de overige binnenwateren.

Naast de genoemde Visserij-Inspectie beschikt de Directie van de Visserijen bovendien nog over een korps van wetenschappelijke ambtenaren, samengebracht in het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek.

Aan het hoofd hiervan staat een Directeur-bioloog. Zijn bemoeiingen omvatten de verschillende takken van visserij. Hij wordt terzijde gestaan door een aantal biologen, die ieder een onderdeel voor hun rekening nemen.

Een tweetal biologen verricht met behulp van een tweetal assistenten onderzoekingen op het gebied van de zeevisserij.

Door het binnenkort gereed komen van een goed geoutilleerd onderzoeksvaartuig de "Antoni van Leeuwenhoek" worden de mogelijkheden van het onderzoek, mede in nauw contact met het buitenland, beduidend uitgebreid. Het ligt in de bedoeling, dat ook de Inspectie in het 1e District voor haar doeleinden gebruik van ge-

- noemd -

noemd vaartuig zal maken.

Een derde bioloog heeft tot taak het onderzoek der kustvisserij en daarvan in het bijzonder de oester- en mosselteelt.

Zijn zorgen strekken zich uit over het geven van de voor de practijk nodige inlichtingen, als aanwijzingen omtrent de te verwachten broedval, groeiplaatsen, ziektebestrijding, etc.

Met de biologische vraagstukken van het IJsselmeer is een vierde bioloog belast. Naast deze taak worden door hem tevens onderzoekingen verricht in de rivieren en overige binnenwateren. Het ligt in de bedoeling ook voor deze laatste tak van visserij een nieuwe bioloog aan te stellen.

Behalve deze biologische afdeling heeft het Rijksinstituut voor Visserij-onderzoek ook nog een chemische afdeling, waarbij een scheikundige is tewerkgesteld, die zich bezig houdt met problemen betreffende de visconservering en keuringsvraagstukken omtrent de deugdelijkheid van vis en visproducten.

Nauwe samenwerking vindt plaats met het Centraal Instituut voor Voedingsonderzoek, waarbij doublures in de werkzaamheden worden vermeden door vrijwillige taakverdeling.

Behalve de summier genoemde taken van de diverse diensttakken van de Directie van de Visserijen worden door deze afdelingen mede gegevens verzameld voor de statistiek. Hoewel de technische verwerking dezer gegevens (die mede door statistiekcorrespondenten worden verstrekt) nog wel plaats vindt bij de Inspecties en het Instituut, ligt het in het voornemen deze verwerking te centraliseren bij de Ministeriële afdeling.

Evenzo is hier de centrale bibliotheek gevestigd, terwijl ook het vaartuigenregister hier wordt aangehouden.

Dit register houdt in een registratie van alle vaartuigen in gebruik voor zee-, kust- en IJsselmeervisserij. In het register worden gegevens opgenomen over de soort der vaartuigen, of ze door stoom- of motorkracht worden voortbewogen, het aantal der bemanning en de soort der visserij, welke wordt uitgeoefend.

Van elke mutatie in deze en andere vereiste gegevens moet aangifte worden gedaan aan de registratiehouder in de plaats van inschrijving.

Tot de taak van genoemde afdeling behoort verder nog de uitvoering van het Pachtbesluit Visrecht 1941 en de daaruit voortvloeiende Uitvoeringsbeschikkingen. Genoemd Pachtbesluit houdt bepalingen in omtrent de pachtprijs, terwijl tevens invloed kan worden uitgeoefend ten aanzien van de visser, de bedrijfs- of sportvereniging, die als pachter zullen optreden.

Het Besluit⁴ bijdragen tot verbetering van de binnenvisserij geeft aan een ieder, die aan de binnenvisserij deelneemt, de verplichting een jaarlijkse bijdrage te betalen.

Deze bijdragen hebben ten doel de middelen te verschaffen om de productiviteit van het viswater te verhogen, hetzij door het uitzetten van pootvis, dan wel door verbeteringen aan het binnenwater aan te brengen.

De uitgifte van vis- en hengelakten, alsmede de op grond van bovenvermelde Bijdragenbesluit uit te geven hengelbewijzen geschiedt eveneens door de Ministeriële afdeling.

Tenslotte zijn de comptabele werkzaamheden van de gehele Directie van de Visserijen gecentraliseerd bij de Afdeling, terwijl aan de verschillende diensttakken slechts voorschotten worden verstrekt voor kleine lopende uitgaven.

Hoewel geen Rijksinstelling, staat ook het Nederlandse Visserijproefstation in dienst van de Nederlandse visserij. Wel is dit proefstation door financiële banden aan de Rijksdienst verbonden.

Dit proefstation onderzoekt alle soorten touwwerk, neemt proeven of bepaalde vezelsoorten voor visserijgaren bruikbaar zijn en onderzoekt de door handelaren en vissers toegezonden monsters op kwaliteit.

Belangrijk is het onderzoek naar de gebruikte taanmiddelen en de invloed, welke deze hebben op de duurzaamheid van het want en het soepel blijven daarvan. Ook verfstoffen voor de schepen en olie-soorten maken hier het onderwerp van onderzoek uit.

Tenslotte kan nog als belangrijke instelling in dienst van de visserijen genoemd worden de Nederlandse Heidemaatschappij.

Ook deze is geen Rijksinstelling, maar wel wordt ze van Rijkswege gesubsidieerd. Het kweken van vissoorten in aan haar toebehorende kweekvijvers is voor de binnenvisserij van groot belang. Voor Rijksrekening worden grote hoeveelheden afgenomen en met Rijkssteun aan de vissers ter beschikking gesteld. Op deze wijze worden vele wateren bevolkt, die niet op natuurlijke wijze van voldoende vis worden voorzien.

B. Het Bedrijfschap voor Visserijproducten.

Is onder A. bij de beschouwing van de Directie der Visserijen gebleken, dat deze dienst in het bijzonder de behandeling van de visserij-technische vraagstukken tot taak heeft, het Bedrijfschap voor Visserijproducten ziet zijn werkzaamheden bepaald door de economische zijde van de visserij-sector.

Alvorens op de taak en bevoegdheden van dit Bedrijfschap nader in te gaan kan het dienstig zijn de algemene samenstelling van de verticale organisatie van het Bedrijfsleven in het kort te schetsen.

De bedrijfsgenoten vinden in de horizontale organisatie (zie "schets van de organisatie van het bedrijfsleven") gelegenheid de belangen van hun groep naar voren te brengen. Ter behartiging van het algemeen belang op het gebied van de voedselvoorziening is een organisatie in het leven geroepen, die de diverse groepen, zoals deze horizontaal zijn georganiseerd van producent tot consument, omvat. Waar op het terrein van de voedselvoorziening reeds Vakgroepen en Ondervakgroepen waren ingesteld, werden deze horizontale organisaties tevens in de verticale organisatie opgenomen.

Zo werden op grond van het Organisatiebesluit Voedselvoorziening 1941 3 Hoofdbedrijfschappen opgericht, t.w.: voor Akkerbouwproducten, voor Tuinbouwproducten en voor Zuivel, alle weder onderverdeeld in Bedrijfschappen.

Tevens werden 3 Bedrijfschappen ingesteld op één lijn staande met bovengenoemde Hoofdbedrijfschappen, t.w.: voor Vee en Vlees, voor Eieren en Pluimvee en voor Visserijproducten. Deze verticale organisaties zijn de organen geworden, welke de taak van de centrale overheid ieder voor hun gebied overnemen en hiertoe bekleed zijn met verordenende bevoegdheid.

De Bedrijfschappen hebben een tweeledige functie, nl. de beharti-

ging van het algemeen belang voor de sector, waarvoor zij zijn ingesteld en daarnaast de bevordering van de belangen der bedrijfs-
genoten voorzover deze belangen niet strijdig zijn met het algemeen belang.

Verder zijn alle evenvermelde (Hoofd-) Bedrijfschappen aangewezen als monopoliehouder voor de in- en uitvoer van de onder hen res-
sorterende voedselvoorzieningsproducten.

Uit het voorgaande volgt, dat de taak van het Bedrijfsschap voor
Visserijproducten tweeledig is en wel:

1e. het regelend en uitvoerend optreden op het terrein van de
voedselvoorziening voorzover het visserijproducten betreft;

2e. het optreden als monopoliehouder voor de in- en uitvoer van
visserijproducten.

De eerste taak kan nader worden omschreven als:

regelen van de voortbrenging, van de invoer, de uitvoer, de bin-
nenlandse afzet, de verdeling en aanwending, opslag, be- en ver-
werking van de producten der visserij.

Ten aanzien van de bedrijven regelt het Bedrijfsschap de vestiging,
uitbreiding, beperking, re-organisatie, fusie, vervreemding of
verpachting, terwijl het bevoegd is uit economische overwegingen,
onder het eventueel verlenen van een vergoeding, bedrijven tijde-
lijk of blijvend stil te leggen.

Voorts is het Bedrijfsschap voor Visserijproducten bevoegd prijzen
en marges vast te stellen, alsmede betalings- en leveringsvoor-
waarden te regelen en voorschriften te geven voor het voeren van
boekhouding en administratie.

Het terrein, dat door het Bedrijfsschap voor Visserijproducten
wordt bestreken omvat de visserij en het kweken van vis, schaal-
en schelpdieren, de binnen- en buitenlandse handel in, alsmede de
verwerking van deze producten en van de door be- en verwerking
verkregen producten en afvalproducten.

Aangezien het, bij de uitvoering van bovenvermelde taak, wenselijk
kan zijn, dat namens het Bedrijfsschap daden van koophandel worden
verricht, is een Centraal Aan- en Verkoopbureau, dat rechtsper-
soonlijkheid bezit, aan het Bedrijfsschap voor Visserijproducten
verbonden, welk bureau bevoegd is tot het aan- en verkopen en op-
slaan van visserijproducten. Onder dit bureau ressorteren twee
kantoren, welke belast zijn met het aan- en verkopen van mosselen
resp. garnalen. Bij Verordening is bepaald, dat alle in Nederland
aangevoerde mosselen en garnalen moeten worden afgeleverd aan bei-
de laatstgenoemde kantoren.

De tweede taak van het Bedrijfsschap voor Visserijproducten be-
staat, zoals gezegd, in het vervullen van zijn functie als monopo-
liehouder voor de im- en export van de producten, waarvoor het is
ingesteld. Tengevolge van deze monopoliepositie kan in- en uitvoer
van visserijproducten slechts plaats vinden door het Bedrijfsschap
voor Visserijproducten zelf, tenzij het deze in- en uitvoer doet
verrichten door een gemachtigde voor diens kosten en risico. Deze
machtiging geschiedt door afgifte van een daarvoor vastgesteld
formulier, zo nodig onder oplegging van de verschuldigde heffing.

Teneinde als gemachtigde van het Bedrijfsschap voor Visserijproduc-
ten te kunnen optreden, dient men te voldoen aan eventueel door
het Bedrijfsschap voor Visserijproducten te stellen eisen, terwijl
de in- en uitvoer voorts zal moeten geschieden met in achtneming

- van -

van de voorschriften, die ten aanzien van het product, dan wel ten aanzien van de wijze van in- cq. uitvoer worden gegeven.

Tenslotte heeft het Bedrijfschap tot taak medewerking tot uitvoering te verlenen aan door de Minister genomen maatregelen, indien deze zulks vorderen.

Ter vervulling van zijn taak is aan het Bedrijfschap voor Visserijproducten de bevoegdheid verleend Verordeningen en Besluiten vast te stellen. Deze vaststelling geschiedt door het Bestuur van het Bedrijfschap voor Visserijproducten. Dit Bestuur is samengesteld uit vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en een vertegenwoordiger van de werknemers. Op het schema der horizontale organisatie is aangegeven door omlijsting in rood, welke organisaties in het Bestuur vertegenwoordigd zijn.

Het Bestuur heeft verordenende bevoegdheid. Het kan de regeling van bepaalde in de Verordening genoemde onderdelen of van door het Bestuur aan te wijzen onderwerpen opdragen aan de Voorzitter. Deze voorzitter, die wordt benoemd door de Minister en deel uitmaakt van het Bestuur, heeft het recht van suspensief veto. De voorzitter heeft de leiding van de bestuursvergaderingen en draagt in het bijzonder zorg voor de coördinatie der werkzaamheden in de organisatie. Bij staking van stemmen beslist zijn stem. Voorts is hij belast met de uitvoering van alle besluiten en verordeningen en draagt er zorg voor, dat bepaalde besluiten en verordeningen vóór de uitvoering onderworpen worden aan de goedkeuring van de Minister. Van de overige verordeningen doet hij mededeling aan de Directeur-Generaal voor de Voedselvoorziening. In het laatste geval heeft de Minister het recht een verordening te schorsen of te vernietigen.

In het Organisatiebesluit Voedselvoorziening is verder nog bepaald, dat geschillen tussen het Bedrijfschap en zijn bedrijfsgenoten in eerste instantie worden beslist door een Scheidsgerecht. Van de uitspraak van het Scheidsgerecht staat binnen een maand na de dag, waarop de uitspraak is gewezen, beroep open op de Minister.

Van zijn verordenende bevoegdheid heeft het Bedrijfschap ter regeling van de economische sector van het visserijbedrijf in ruimste zin des woords gebruik gemaakt, o.a. door te regelen wie de visserij mag uitoefenen, waar en hoe de aangevoerde vis moet worden afgezet en voorzover nodig welke prijzen ten hoogste mogen worden betaald. Verder heeft het normen vastgesteld ten aanzien van het recht vis te betrekken en te verhandelen, te importeren en te exporteren en eisen gesteld aan inrichting van de bedrijven. Eveneens werd het be- en verwerken van vis aan een speciale vergunning gebonden, terwijl ten aanzien van het vervaardigen van visconserven werd bepaald, dat slechts toestemming tot fabricage wordt gegeven, indien de kwaliteit en samenstelling door een daarvoor ingestelde keuringscommissie is goedbevonden.

Wat de buitenlandse handel betreft, verdeelt het Bedrijfschap voor Visserijproducten als monopoliehouder, waar nodig, de contingenten over die groothandelaren, die volgens de door het Bedrijfschap voor Visserijproducten te stellen normen voor toewijzing in aanmerking komen. In verband met deze taak is het Bedrijfschap voor Visserijproducten het door de Nederlandse Bank aangewezen lichaam om deviezencontrôle uit te oefenen.

SCHETS VAN DE BEDRIJFSORGANISATIE IN DE VISSERIJ
EN AANVERWANTE TAKKEN.

Na liquidatie van de ontbonden Bedrijfsraad der Visserij, die werd opgericht in het kader van de Wet op de voorlopige economische ordening, werd op 6 September 1946 de NATIONALE FEDERATIE van het VISSERIJBEDRIJF, de VISHANDEL en de VISNIJVERHEID tot stand gebracht onder de rechtsvorm van een beroepsvereniging, waarvan het algemeen rechtsstatuut bepaald is door de Wet van 31 Maart 1898 en waarvan het essentieel kenmerk is: de vrije aansluiting als lid, mits toestemming van de beheerraad der betreffende vereniging.

Deze Federatie heeft voor doel de morele, professionele en sociale belangen der geassocieerde beroepen te behartigen. Ze heeft in hoofdzaak als taak de belangen dezer beroepen te coördineren, te vertegenwoordigen en te verdedigen bij de contacten met de beroepsorganisaties van de visserij, de vishandel en de visnijverheid van het buitenland en deze belangen in te leiden, te verdedigen en bij te staan bij de openbare besturen.

De Federatie is er toe gekomen zijn gezag als adviserend lichaam bij de Ministeriële departementen te doen aanvaarden.

Ze is een vereniging van groeperingen die alle, bij uitzondering van deze der Invoerders en der Conserveninvoerders, eveneens de rechtsvorm hebben van beroepsvereniging.

Bij haar zijn aangesloten:

a) Voor de visserij:

"Verbond der Belgische Zeevisserij" (V.B.Z.). Dit verbond op zijn beurt groepeerde al de beroepsverenigingen der reders van de hoogzee-, middenslag-, kust- en garnaalvisserij.

Sedert enkele maanden nochtans hebben enkele kust- en garnaalvissersgroeperingen zich afgescheiden van het V.B.Z. en de beroepsvereniging: "Verbond der Motorreders ter Kustvisserij" opgericht.

Deze laatste vereniging heeft nu ook het lidmaatschap bij de Federatie aangevraagd.

b) Voor de teelt en kweek:

1. De "Union professionnelle des ostréiculteurs, mytiliculteurs et exploitants de Parcs à Huîtres et Homards du Littoral". Betreft niet alleen de houders van oesterparken maar ook de invoerders. Beide bedrijvigheden worden door dezelfde mensen uitgeoefend.

2. De "Union professionnelle des trutticulteurs belges". Groepeerde de forellenkwekers.

c) Voor de handel:

1. Het "Verbond der Visgroothandelaars-Verzenders van de Kust". Door innerlijke onenigheid thans practisch zonder werking.

2. Het "Kustverbond der Visuitvoerders". Groepeerde de meerderheid der exporteurs en verzenders.

3. De "Vereniging der Invoerders van Vis en Visserijproducten". Deze coöperatief vertegenwoordigt de totaliteit van de importeurs

en grossiers-verdelers van het binnenland.

4. "Conalco". Coöperatief voor de invoer van visconserven. Heeft geen commerciële werking meer. Contact met de N.F. zeer sporadisch.

d) Voor de nijverheid:

De "Groepering der Visnijverheden". Vertegenwoordigt de totaliteit van de visverwerkende nijverheid, met zijn drie secties "Conserven", "Rokerijen" en "Inleggerijen".

Bij de N.F. niet aangesloten zijn:

a) De mosselinvoerders.

Deze zijn gegroepeerd in de vereniging "Vermosin", welke bij de Stichting der Nationale Federatie besloot afzijdig te blijven.

b) De kleinhandelaars.

Deze beschikten tijdens de bezettingsjaren over een nationale federatie van de kleinhandel, die onder de dwang van de marktorde-ning de ontelbare, nog steeds bestaande locale groeperingen van kleinhandelaars kon bijeenbrengen. Na de oorlog ging deze nationale samenhang verloren, zodat aansluiting bij de N.F., alhoewel door sommige leidende mensen uit de kleinhandel gewenst, niet mogelijk was.

TABEL I

N^r van de vangst :N^r vaartuig P. K. Vistuig Aanvoerhaven

Zeedagen Visdagen Visgrond Datum van verkoop

SOORTEN	GEWICHT		WAARDE	
	Sorteringen	Totalen	Sorteringen	Totalen
I. BODEMVISSEN				
1 Bot				
2 Engelse Soldaat				
3 Griet { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
4 Haai (Zand- en doorn-)				
5 Haringshaai				
6 Heek { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
7 Hellbot				
8 Kabeljauw { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
9 Keilrog				
10 Klipvis				
11 Knorhaan				
12 Koningsvis.				
13 Koolvis				
14 Leng				
15 Lom				
16 Pieterman				
17 Rog (Ruige en glatte)				
18 Roodbaard				
19 Schar.				
20 Schartong				
21 Schelvis { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
{ niet geklasseerd.				
22 Schol { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
{ niet geklasseerd.				
23 Steenbolk				
24 Steur.				
25 Tarbot { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
{ niet geklasseerd.				
26 Tong { grote				
{ middelmatige				
{ kleine.				
{ niet geklasseerd.				
27 Tongschar				
28 Vlaswijting.				
29 Vleet				
30 Wijting.				
31 Witje				
32 Zeebaars.				
33 Zeeduivel				
34 Zeehond.				
35 Zeepaling				
36 Zeewolf.				
37 Zonnevis.				
Andere soorten				
Varia				
Totaal ,				
II. PELAGISCHE SOORTEN				
38 Bastaard makreel				
39 Haring { volle				
{ ijle				
40 Makreel.				
41 Sprot.				
Totaal				
III. SCHAAL- EN WEEKDIEREN				
42 Garnaal				
43 Noorse kreeft				
44 Zeekrab				
45 Zeekreeft				
46 Inktvis				
47 Wulk				
Totaal				
ALGEMEEN TOTAAL				

No. 348. NEDERLAND.

HET ONTWERP VAN WET OP DE BEDRIJFSORGANISATIE.

Volgens het Wetsontwerp op de Publiekrechtelijke Bedrijfsorganisatie zal er in Nederland een Algemene Bedrijfsorganisatie worden opgebouwd. Deze Algemene Organisatie zal in verschillende vertakkingen uiteenvallen, welke onder supervisie komen te staan van een toporgaan, dat Sociaal-Economische Raad zal worden genoemd. Volgens de Memorie van Toelichting is men tot de noodzaak van de instelling van de bedrijfsorganisatie gekomen, omdat sinds de vooroorlogse depressietijd en de oorlogsperiode de overheidsleiding van het bedrijfsleven steeds meer toenam en zich sterk bij de Centrale Overheid concentreerde. Blijkbaar huldigt men de gedachte, dat zoveel mogelijk aan lagere organen moet worden overgelaten. De Regering tracht in haar ontwerp het beginsel der zelfwerkzaamheid van de verschillende bedrijven en bedrijfstakken, door middel van de organisaties zoveel mogelijk door te voeren.

Het Toporgaan: De Sociaal-Economische Raad.

Deze Raad wordt samengesteld voor $\frac{2}{3}$ uit leden, benoemd door organisaties van ondernemers en werknemers en voor $\frac{1}{3}$ uit leden, benoemd door de Kroon. Het maximaal aantal leden bedraagt 45. De Voorzitter wordt benoemd door de Kroon. De Wet laat de bepaling, welke takken van bedrijf in de Raad vertegenwoordigd zullen zijn, over aan de Kroon.

Taak:

De meeste nadruk wordt gelegd op de adviserende taak van de Raad, die desgevraagd of op eigen initiatief de Ministers van advies zal dienen. Volgens het ontwerp zullen de Ministers advies vragen over alle belangrijke kwesties op sociaal en economisch gebied. Naast deze belangrijke taak wil het ontwerp de S.E.R. ook de controle opdragen over de lagere organen. Voorts kan de Raad verordeningen maken over onderwerpen, waarvan de regeling bij de Wet aan de Algemene Organisatie is opgedragen. Het doel moet overeenstemmen met dat van de Algemene Organisatie, nl. een het belang van het Nederlandse volk dienende werkzaamheid van het bedrijfsleven te bevorderen, alsmede het belang van het bedrijfsleven te behartigen.

Werkwijze:

De leden stemmen zonder last of ruggespraak. Zij zijn niet vervolgbaar voor wat zij in de vergaderingen hebben gezegd of schriftelijk aan haar hebben voorgelegd. Voor de vaststelling van een verordening is een meerderheid van $\frac{2}{3}$, voor overige besluiten een volstrekte meerderheid der uitgebrachte stemmen vereist.

De Ministers kunnen zich in de Raad doen vertegenwoordigen, zodat de overheid door middel van de raadgevende stem van deze vertegenwoordigers zich ook bij de beraadslagingen kan laten gelden.

Financiële regeling:

De Sociaal-Economische Raad dient een begroting in, die bij verordening wordt vastgesteld en door de Kroon moet worden goedgekeurd. De middelen worden verkregen uit bijdragen van de product-, hoofdbedrijf- en bedrijfschappen. Over de verhouding, waarin de verschillende organen in de totale geldbehoefte zullen bijdragen, - spreekt -

spreekt de Wet niet. De Kroon moet het besluit van de Raad, waarbij zij de jaarlijkse financiële rekening afsluit, goedkeuren. De Kroon heeft dus zowel preventieve als regressieve goedkeuringsbevoegdheid over de financiën.

Toezicht van de Kroon op de Algemene Bedrijfsorganisatie:

Dit toezicht bestaat in het goedkeuren van verordeningen of besluiten voorzover zij die goedkeuring behoeven. Hieruit mag men afleiden, dat niet alle verordeningen en besluiten door de Kroon behoeven te worden goedgekeurd.

Daarnaast kunnen besluiten van de Algemene Bedrijfsorganisatie door de Kroon worden geschorst of vernietigd, indien zij strijden met de Wet of het algemeen belang. De schorsing kan maximaal 1 jaar duren, binnen welke tijd een beslissing moet worden genomen omtrent eventuele vernietiging.

De Productschappen, Hoofdbedrijfschappen en Bedrijfschappen.

Teneinde verwarring te voorkomen, moet allereerst worden vastgesteld, dat de in dit wetsontwerp bedoelde Hoofdbedrijf- en Bedrijfschappen geheel andere lichamen zijn dan de momenteel bestaande organen van dezelfde naam, werkzaam op het gebied der voedselvoorziening.

Productschappen:

Dit zullen zijn: openbare lichamen, ingesteld voor een of meer groepen van ondernemingen, welke in het bedrijfsleven een verschillende functie vervullen ten aanzien van bepaalde producten of groepen van producten. Zij worden bij de Wet ingesteld. Hieruit blijkt dus, dat men een verticale organisatie op het oog heeft, die de gehele productie- en handelssector, dus het gebied van grondstof tot eindproduct (dat aan de consument wordt afgeleverd), zal moeten bestrijken. De Memorie van Toelichting drukt het aldus uit, dat de productschappen verticale, d.i. naar de bedrijfskolommen opgebouwde organisaties zijn.

Hoofdbedrijf- en Bedrijfschappen:

Naast de productschappen zullen, eveneens bij de Wet, openbare lichamen worden ingesteld voor ondernemingen, welke een gelijke of verwante functie vervullen. Hier ligt dus de nadruk op de gelijke werkzaamheid van de betreffende ondernemingen en dus op het horizontale karakter. De hoofdbedrijfschappen zijn gedacht als overkoepelende lichamen boven de bedrijfschappen. Het initiatief tot oprichting van een hoofdbedrijf- of bedrijfchap gaat uit hetzij van de S.E.R., welke daartoe een ontwerp instellingswet opstelt, hetzij van de Minister, die dan aan de S.E.R. advies vraagt.

Taak:

De taakomschrijving is voor alle bovengenoemde lichamen gelijk en stemt overeen met die van de S.E.R. zelf, nl. een het belang van het Nederlandse volk dienende bedrijfsuitoefening door de ondernemingen, waarvoor zij zijn ingesteld, te bevorderen, alsmede het gemeenschappelijk belang van die ondernemingen en van de daarbij betrokken personen te behartigen. (De taak van deze organen wordt niet nader uitgewerkt, dan in dit ene artikel genoemd, zodat men mag aannemen, dat hieraan in de instellingswetten een nadere uitwerking zal worden gegeven).

Samenstelling en inrichting:

De samenstelling en inrichting van de productschappen, de hoofdbedrijf- en bedrijfsschappen worden zoveel mogelijk gelijk opgezet. Alle zullen een bestuur, een voorzitter, een dagelijks bestuur en een secretaris hebben. De Kroon zal de door haar representatief geachte organisaties van ondernemers en werknemers aanwijzen, die bestuursleden zullen benoemen. Ook hier wordt weer gesteld het beginsel van pariteit van vertegenwoordiging voor werknemers en ondernemers. Na advies van de S.E.R. bepaalt de Kroon o.m. het aantal bestuursleden. De benoeming geldt voor 2 jaar met mogelijkheid van onmiddellijke herbenoeming. De voorzitter van een productschap wordt door de Kroon benoemd, al dan niet uit het Bestuur, na advies van de S.E.R. De voorzitter van een hoofdbedrijf- of bedrijfsschap wordt benoemd door het bestuur daarvan al dan niet uit zijn midden. Uit het bestuur wordt het dagelijks bestuur gekozen met als voorzitter de voorzitter van het bestuur.

Werkwijze der organen:

Deze is grotendeels gelijk aan die van de S.E.R. Staken de stemmen over aangelegenheden van sociale aard, dan legt de voorzitter het vraagpunt voor aan de S.E.R. Iedere betrokken Minister kan zich in het bestuur laten vertegenwoordigen door personen, die een raadgevende stem hebben.

Bevoegdheden en Verplichtingen:

Ten aanzien van de onderwerpen, waarvan de regeling aan het lichaam is overgelaten, maakt het bestuur de nodige verordeningen. De Wet zal bepalen voor wie de verordeningen bindende regelen kunnen inhouden. Het productschap is verplicht mede te werken aan de uitvoering van wetten en van verordeningen van de S.E.R. (zelfbestuur).

De Hoofdbedrijf- en bedrijfsschappen zijn verplicht mede te werken aan de uitvoering van wetten en van verordeningen van de S.E.R. en van die van de productschappen. Dit alles voorzover die medewerking wordt gevorderd.

De productschappen verlenen desgevraagd advies aan de Ministers en de S.E.R. De Hoofdbedrijfsschappen aan de Ministers, de S.E.R. en het bestuur van het productschap, het bedrijfsschap aan alle genoemde en aan het bestuur van het hoofdbedrijfsschap.

Financiën:

De middelen voor deze organen kunnen worden verkregen uit heffingen, bij verordening opgelegd aan degenen, die de ondernemingen, waarvoor de organen zijn ingesteld, drijven.

Toezicht:

Voor verordeningen en besluiten van bovengenoemde organen kan de goedkeuring vereist zijn van de S.E.R. Bij weigering van zodanige goedkeuring staat beroep op de Kroon open. De Kroon kan verordeningen en besluiten voorzover deze in strijd zijn met de Wet of met het algemeen belang, vernietigen of schorsen.

Uit de Memorie van Toelichting kan tenslotte nog worden geconcludeerd, dat ten aanzien van de overheidsinvloed verschillende bepalingen van betekenis zijn. Niet zozeer door aanwijzing van de organisaties, die vertegenwoordigd zullen zijn, als wel door de benoeming van vertegenwoordigers, kan de Kroon invloed uitoefenen. Bovendien bestaat de mogelijkheid, dat de Kroon via direct contact

- met -

met de voorzitters van S.E.R. en product- en (hoofd-)bedrijfschappen zich zal kunnen laten gelden. Betekenend is de mededeling in de Memorie van Toelichting, dat wordt overwogen deze voorzitters het recht van suspensief veto te verlenen. Mocht dit inderdaad het geval zijn, dan zou de Kroon via de voorzitter zelfs meerderheidsbesluiten van de organen kunnen stuiten. Het schorsings- en vernietigingsrecht zal uiteraard weinig gebruikt worden, zodat te verwachten is, dat de Kroon meer op de preventieve dan op de repressieve invloed zal trachten uit te oefenen.

Op de onderlinge verhouding tussen productschappen en de hoofdbedrijf- en bedrijfschappen gaat noch het ontwerp, noch de Memorie van Toelichting diep in. Uit de bepalingen:

- a. dat een hoofdbedrijf- of bedrijfsschap medewerking moet verlenen o.a. aan verordeningen van een productschap en
- b. dat deze organen o.m. ook het bestuur van een productschap desgevraagd adviezen en inlichtingen moeten geven, zou men een zekere onderschikking kunnen afleiden.

Uit de Memorie van Toelichting blijkt echter wel, dat de Regering niet het plan heeft de gehele organisatie in snel tempo op te bouwen. Er bestaat de mogelijkheid, dat b.v. wel een bedrijfsschap wordt ingesteld en geen productschap, of omgekeerd, al naar de eisen van het ogenblik zijn. Wel acht de Regering in het algemeen het instellen van bedrijfschappen (horizontale organen) van primair belang. De Regering acht het echter wel wenselijk om in het beginstadium de organen betrekkelijk weinig bevoegdheden te geven, teneinde een rustige en geleidelijke ontwikkeling mogelijk te maken.

No. 353. NEDERLAND.

SCHETS VAN DE ORGANISATIE VAN HET BEDRIJFSLEVEN.

Het Nederlandse bedrijfsleven is opgebouwd in een horizontale organisatie. Dit wil zeggen, dat het bedrijfsleven naar de aard der bedrijven in bedrijfsorganisaties is georganiseerd, waarbij als grondslag voor de indeling de functie, welke de onderneming verricht, is genomen. In tegenstelling hiermede is de organisatie op het gebied van de voedselvoorziening opgebouwd naar de aard van het product en zijn alle ondernemers van producent tot consument in een organisatie opgenomen. De laatste organisaties noemt men de verticale organisaties, welke zijn belichaamd in de Hoofdbedrijfschappen en Bedrijfschappen, waarin derhalve zowel de producenten, handelaren als be- en verwerkers zijn opgenomen.

De grondslagen van de horizontale organisaties zijn:

1. Er is voor elke bedrijfstak slechts één vertegenwoordigend orgaan.
2. Ieder, die een bedrijf uitoefent, behoort zonder meer tot de desbetreffende organisatie. Men is dus verplicht lid in tegenstelling tot de vrije organisatie, waarvan men vrijwillig als lid toetreedt.
3. Aan de organisaties kan verordenende bevoegdheid worden verleend.

De taak van de organisaties is de belangen van haar vakgenoten bij de overheid te behartigen door het uitbrengen van adviezen of het uitbrengen van bepaalde wensen. Indien aan de organisaties verordenende bevoegdheid is verleend, kunnen zij - zij het onder goedkeuring van de overheid - bepaalde aangelegenheden zelf regelen door het nemen van besluiten, waardoor alle tot de organisatie behorende vakgenoten zijn gebonden.

Naar de aard der bedrijven is het bedrijfsleven georganiseerd in 6 Hoofdgroepen, te weten Handel, Industrie, Ambacht, Verkeer, Bankwezen en het Verzekeringswezen. Elk der Hoofdgroepen is onderverdeeld in Bedrijfsgroepen. Zo is de Hoofdgroep Handel onderverdeeld in drie Bedrijfsgroepen, t.w. Bedrijfsgroep Groothandel, Bedrijfsgroep Kleinhandel en de Bedrijfsgroep Tussenpersonen. Voorts is onder de Hoofdgroep Handel gevormd een Onderbedrijfsgroep Groothandel op het gebied van de voedselvoorziening en aanverwante gebieden.

De Bedrijfsgroep (Onder-Bedrijfsgroep) kan verder onderverdeeld zijn in Vakgroepen en Ondervakgroepen. Bijvoorbeeld kennen wij voor het product vis de Vakgroep Groothandel in Vis met diverse Ondervakgroepen.

Van alle groepen kunnen vervolgens regionale en plaatselijke afdelingen worden gevormd. Bij de Vakgroep Groothandel in Vis bijvoorbeeld is een Afdeling IJmuiden gevormd. Volledigheidshalve moet nog worden vermeld, dat in sommige gevallen bij de Vakgroepen en Ondervakgroepen nog secties zijn ingesteld. In de besluiten, waarbij de bovengenoemde organisaties zijn ingesteld, wordt niet gesproken van secties. De vorming van secties is dan ook een maatregel van interne organisatie. Zij bezitten in tegenstelling met de eerder vermelde organisaties geen rechtspersoonlijkheid, maar zijn slechts onderdelen van de organisatie.

De sectie omvat een bepaalde soort van ondernemingen, welke tot de organisatie behoren. Zo kennen wij de sectie rokerijen en de sectie inleggerijen bij de Vakgroep Groothandel in Vis. Zoals reeds in de aanhef is vermeld zijn de organisaties op functionele grondslag opgebouwd. Men spreekt hier van een horizontale organisatie, wijl de ondernemingen die in het zelfde vlak liggen, tot een groep zijn georganiseerd. In het zelfde vlak is vervolgens onderscheid gemaakt naar de soort der producten.

Voor een overzicht op het gebied van de visserijproductie moge hier worden verwezen naar het als bijlage gevoegde overzicht. Hierbij moge nog worden opgemerkt, dat de zwartomlijnde vakken betrekking hebben op organisaties op het gebied van de visserijproducten, terwijl een vertegenwoordiger van de roodomlijnde organisaties zitting heeft in het bestuur van het Bedrijfschap voor Visserijproducten. In de organisatie van het bedrijfsleven zijn in principe alleen georganiseerd de handelaren en be- en verwerkers. De producenten zijn hierin in het algemeen niet georganiseerd.

Hierop wordt een uitzondering gemaakt door de producenten op het gebied van de zeevisserij. Deze producenten zijn georganiseerd onder de Hoofdgroep Verkeer in de Bedrijfsgroep Zeevisserij, onderverdeeld in drie Vakgroepen, te weten: Vakgroep Trawl- en Verrevisserij, Vakgroep Haringvisserij, Vakgroep Mosselen, Oester en Kreeften-cultures en 3 Ondervakgroepen, resp. voor Mosselkwekers, Oesterkwekers en Kreeftenhouders.

Onder de Hoofdgroep Industrie ressorteren eveneens verschillende Bedrijfsgroepen. Onder een van deze, namelijk de Bedrijfsgroep Industrie van Oliën, Margarine, Vetten en verwerking van dierlijke producten, ressorteert de Vakgroep Visverwerkende Industrie. Deze Vakgroep kent verder de Ondervakgroep Visconservenfabrieken en de Ondervakgroep Vismeelfabrieken.

Aan de Bedrijfsgroepen, Vakgroepen en Ondervakgroepen op het gebied van de Voedselvoorziening is verordenende bevoegdheid verleend van welke bevoegdheid o.m. de groepen op het gebied van de vis nimmer gebruik hebben gemaakt.

Hoewel door de niet-uitoefening van de verordenende bevoegdheid de werking van de organisaties van het bedrijfsleven wellicht beperkt is, wordt dit bezwaar opgelost door de omstandigheid, dat de horizontale organisaties op het gebied van de voedselvoorziening zijn ingeschakeld in de verticale organisaties, welke met verordenende bevoegdheid zijn bekleed en derhalve langs deze weg de gewenste algemeen verbindende besluiten kunnen worden genomen, waaraan de leden van de desbetreffende horizontale organisaties zijn gebonden.

Weliswaar zijn de vakorganisaties als publiekrechtelijke lichamen ingesteld, het groepsbelang treedt echter in deze organisaties op de voorgrond.

De Hoofdgroep Handel is bijvoorbeeld ingesteld als uitsluitend vertegenwoordigster uit vakoogpunt van de handel. De Vakgroep is uitsluitend vertegenwoordigster uit vakoogpunt van zijn tak van bedrijf. De taak van de groepen is in de eerste plaats het adviseren en het voorlichten van de leden-vakgenoten en het behartigen van hun belangen op het hun toegewezen gebied van het bedrijfsleven. In tal van onderwerpen is voorlichting en advies te geven. Als voorbeelden zijn te noemen: verklaring van overheidsmaatregelen, technische en economische voorlichting, behandeling van

- handels -

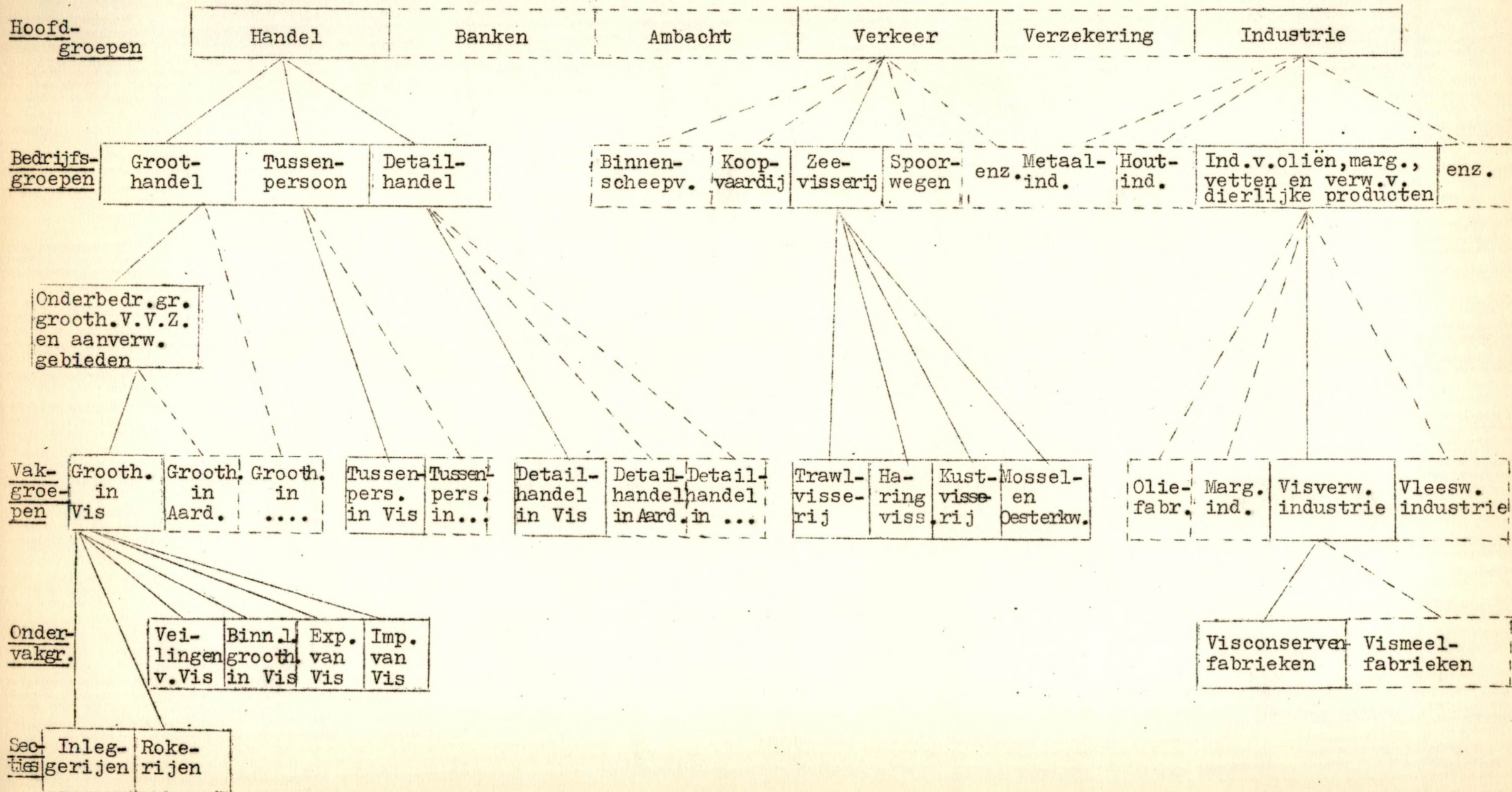
handelspolitieke- en deviezenkwesties, het houden van tentoonstellingen, reclame, etc.

Zoals wij hierboven reeds hebben gezien waren de zeevisserij, of-
schoon producenten, niettemin in de horizontale organisatie van
het bedrijfsleven opgenomen. Van de organisaties van deze produ-
centen kan echter worden gezegd, dat zij meer van formele aard is
en naar buiten van deze organisatie weinig blijkt. Zo zijn bij-
voorbeeld de ondervakgroepen van mosselen-en oesterkwekers en van
kreeftenhouders nimmer tot stand gekomen. Dit wil anderzijds ook
weer niet zeggen, dat op dit gebied geen organisatie bestaat. In-
tegendeel. Er bestonden en thans bestaan nog de privaat-rechte-
lijke, de vrije organisaties.

Men heeft voor de reders en vissers van vissersvaartuigen op zee-
vis en haring de twee redersverenigingen met hun afdelingen, te we-
ten de Redersverenigingen voor vissersvaartuigen voor de Trawl-
visserij en de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij.
De kustvissers zijn voor het grootste deel georganiseerd in de Ne-
derlandse Bond van Kustvissers.

De zoetwatervissers, meer in het bijzonder de binnenvissers, zijn
georganiseerd in de Afdeling Zoetwatervisserij van de Nederlandse
Heidemaatschappij, die de belangen van de zoetwatervissers reeds
vroeger behartigde en over een doelmatig administratief apparaat
beschikte, zodat het overbodig was voor deze groep vissers nog
eens een Vakgroep of Ondervakgroep in te stellen.

Voorts moge nog worden vermeld, dat binnen het raam van de Vak-
groep Groothandel in Vis en daaronder ressorterende Ondervakgroe-
pen de z.g. vrije verenigingen hun bestaansrecht niet hebben ver-
loren. Als voorbeeld hiervan kan worden genoemd de Nederlandse
Bond van Haringhandelaren. De Nederlandse Bond van Rokers en de
Bond van Haringinleggerijen, waar practisch alle rokers, resp.
haringinleggerijen zijn georganiseerd, hebben in feite de taak van
de eerder vermelde sectie's rokerijen en inleggerijen ressorteren-
de onder de Vakgroep Groothandel in Vis overgenomen.



21/7/B.N.L.

BEROEPSOPLEIDING VAN DE BEMANNINGEN DER VISSERSVAARTUIGEN
EN VERORDENINGEN BETREFFENDE DEZE BEMANNINGEN.

Bij de wet van 25-8-1920 op de veiligheid der Scheepvaart wordt bepaald dat de veiligheid van een schip o.m. ook geconditioneerd wordt door de aanwezigheid van een bemanning die moet voldoen aan eisen van lichamelijke en professionele geschiktheden die nader omschreven worden bij koninklijk besluit (artikel 3).

De Zeevaartinspectie is aangesteld om de naleving van deze voorwaarden te controleren (art.17) en mag het schip weerhouden bij overtreding. Zelfs indien de overtreding niet afdoende vastgesteld is doch de Zeevaartinspectie vermoedens zou hebben dat de veiligheid niet voldoende verzekerd is, mag zij het schip weerhouden mits voorafgaande machtiging van de Voorzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart (art.12 gewijzigd bij wet 30-7-1926 art.10).

De Waterschouten moeten over deze maatregel worden ingelicht.

Tegen de beslissingen van de Zeevaartinspectie kan in beroep gegaan worden bij de Voorzitter van de Onderzoeksraad der Zeevaart (art.24 gewijzigd door art.9 van de wet van 30-7-1926).

Bovendien wordt de overtreding bestraft met boete of gevangenisstraf (art.27 en 32).

Het uitvoerend koninklijk besluit houdend reglement op de veiligheid der schepen dagtekent van 25-8-1920 en werd gewijzigd op 25-1-1928. Het omvat beschikkingen omtrent het minimum vereist aantal leden der bemanning, de lichamelijke geschiktheid en de vereiste diploma's. Deze bepalingen zijn ook van toepassing op de vissersvaartuigen beneden 25 ton (K.B. 7-12-1920).

Art.137.

De bemanning moet ten minste talrijk genoeg zijn om het scheepswerk op zee te kunnen regelen.

a. Dekpersoneel: Behoudens de kapitein (schipper) en de roerganger moeten op schepen van minder dan 250 BT, twee matrozen aanwezig zijn. Bovendien schrijft de wet van 23-9-1931 de verplichting voor één leerjongen aan te monstereen op schepen waar de bemanning ten minste 3 leden telt en twee leerjongens op schepen met 9 en meer opvarenden.

b. Machinepersoneel: Benevens de motorist of de machinist, moet op de stoomschepen een stoker per drie vuren aanwezig zijn. In buitengewone omstandigheden kan de Zeevaartinspectie (Z.I.) versterking van dat personeel voorschrijven of vermindering ervan toestaan.

Art.138.

De Z.I. controleert het gezichts- en gehoorvermogen der bemanning en haar geneesheer mag zich tegen het inschepen verzetten van de zeeman wiens gezondheidstoestand een gevaar voor de andere ingescheepte personen oplevert.

Art.130.

Behoudens machtiging van de Minister van Verkeerswezen (art.179) moeten de kapiteins (schippers), stuurlieden en wachtoversten van Belgisch nationaliteit zijn.

Art.132.

Elk Belgisch vissersvaartuig moet een gediplomeerde schipper ter visserij 1e of 2e klasse aan boord hebben.

Art.134.

Deze diploma's zijn deze afgeleverd overeenkomstig de koninklijke besluiten van 16-11-1929 en 10-5-1937.

Art.135.

In bijzondere omstandigheden kan de Minister afwijking toestaan aan de verplichting een Belgisch diploma te bezitten en namelijk wanneer een vreemd diploma of getuigschrift kan gelijkgesteld worden met het Belgisch.

Art.136.

Bij overgangsmaatregel mag een vergunning gelijkgesteld worden met het diploma.

De thans bestaande diploma's en vergunningen worden in bijlage vermeld met aanduiding van de bevoegdheden die ze verlenen, overeenkomstig de K.B. van 16-11-1929 en 10-5-1937.

De aandacht wordt er op gevestigd dat op dit ogenblik een reorganisatie van deze diploma's ter studie is en dat kortelings een nieuwe indeling zal kunnen afgekondigd worden.

De opleiding tot deze bevoegdheden alsmede tot de gewone vaardigheid van matroosvisser geschiedt door de visserij- en door de zeevaartscholen, alsmede door de schippers aan boord.

DE VISSERIJSCHOLEN.

De 4e graad van het lager onderwijs (kinderen van 12 tot 14 jaar) is in België zo opgevat, dat hij de leerlingen reeds moet initiëren aan de hoofdbedrijvigheden van de streek waar het onderwijs wordt verstrekt. Sedert lange jaren reeds hebben bestuurscomité's van vrije scholen het initiatief genomen in verschillende kustgemeenten de 4e graad (2 leerjaren) aan te wenden om hun leerlingen op te leiden tot zeelieden-vissers.

Bovendien hebben ze avondleergangen ingericht voor de jeugdige vissers die reeds vaarden teneinde hen te bekwamen in hun vak.

Sedert enkele jaren wordt in de dagscholen een derde leerjaar bijgevoegd teneinde een grondiger voorbereiding te kunnen verstrekken tot de examens van schipper en motorist.

Bovendien wordt twee maal per jaar een bijzondere herhalingsdagcursus ingericht onmiddellijk voor de examenzittingen tijdens welk de varende vissers aan wal blijven om zich bijzonder toe te leggen op het voorbereiden van het examen.

Er bestaan twee vrije dagscholen en een gemeentelijke dagschool alle Staatssubsidien genietend. Bovendien is er te Heist een Rijksvisserijschool en een vrije niet gesubsidiëerde dagvisserijschool.

Afzonderlijk dient vermeld de dagvisserijschool-internaat voor wezenkinderen van zeelieden van het Koninklijk Werk Ibis. In deze school worden ook kinderen opgenomen waarvan de ouders behorend tot vissersfamilies in benarde sociale of economische toestand verkeren. De opleiding en het onderhoud van deze laatste reeks kinderen is ten laste van de Staat.

Er zijn in verschillende kustgemeenten 6 avondscholen.

DE ZEEVAARTSCHOOL.

Ten laste van de Staat is ook de opleiding van schippers en motoristen in de Zeevaartschool van Oostende. In hoofdzaak worden hier de motoristen opgeleid.

Deze school richt regelmatig een vormingscursus in voor het opleiden van onderwijskrachten gespecialiseerd in het visserijonderwijs.

De examens van al deze scholen worden afgenomen door een examenjury van de Staat die alleen bevoegd is de diploma's en brevetten af te leveren.

PRACTISCHE OPLEIDING AAN BOORD.

Zoals hoger gezegd, bestaat de verplichte opleiding van leerjongens aan boord der vissersvaartuigen van hun 14e tot hun 18e jaar.

PROGRAMMA'S.

Het leerprogramma in deze scholen omvatte vroeger hoofdzakelijk een zeevaartkundige opleiding. Sedert een tweetal jaren echter werd een nieuw examenprogramma opgelegd en meteen een nieuw leerstofprogramma. Hierin wordt meer dan vroeger aandacht geschonken aan de visserij zelf.

SOCIALE REGLEMENTERING.

De wet op de Zeeliedenovereenkomst d.d. 5-6-1928 bepaalt dat de vissers - onverschillig of ze varen tegen vaste bezoldiging of op aandeel in de opbrengst - verbonden zijn door dienstverband, genaamd "Zeeliedenovereenkomst". Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen grote of kleine vaartuigen waarop aangemonsterd wordt.

Samenvatting van de bijzonderste bepalingen dezer wet wordt verstrekt in het overzicht der sociale wetgeving die het voorwerp uitmaakt van een andere nota.

De aandacht wordt er op gevestigd dat geen collectieve arbeidsovereenkomsten in de visserij bestaan. De arbeidsvoorwaarden zijn nochtans in de meeste gevallen zeer gelijkkluidend ten gevolge van een gevestigde traditie.

Geschillen tussen vissers en schippers kunnen ter verzoening voor de waterschouten gebracht. Voor beslechting ervan in rechte is de gewone Werkrechtersraad bevoegd. Voor de visserij bestaat niet zoals voor de koopvaardij een "Werkrechtersraad voor Zeelieden".

Er bestaat een Nationaal Paritair Comité der Zeevisserij dat samengesteld is uit reders, visserswerknemers en handelaars en vislossers. Dit comité bespreekt de arbeidsvoorwaarden en doet voorstellen aan de betrokken middens. De Minister van Arbeid kan bij Koninklijk Besluit de beslissingen van dit Comité bekrachtigen, algemeen verbindend verklaren en de niet-naleving ervan strafrechtelijk sanctioneren.

POLITIEMAATREGELLEN BETREFFENDE DE BEMANNING.

De tucht- en strafwet op de zeelieden, eveneens van 5-6-1928 bestraft sommige overtredingen en delikten die eigen zijn aan het zeevaartbedrijf of die in dit bedrijf een verzwarend karakter hebben.

TUCHTMAATREGELLEN.

Bovendien bepaalt deze wet de gevallen waarin de schipper bevoegd is om tuchtmaatregelen aan de bemanning op te leggen. Het toepassen van deze maatregelen moet bij de aankomst in de haven kenbaar worden gemaakt -

maakt aan de waterschouten.

Voor de schippers, de motoristen, de hoofdtelegrafisten en de zeelieden verantwoordelijk voor de wacht bestaat echter een bijzondere jurisdictie n.l. "Onderzoeksraad voor de Zeevaart" (Wet 30-7-1926). Deze neemt kennis van alle zeeongevallen ten einde er de oorzaken van vast te stellen en na te gaan of bedoelde zeelieden te dier gelegenheid zijn te kort gekomen aan hun beroepsplichten. In bevestigend geval kan deze Raad tuchtstraffen uitspreken gaande van de waarschuwing tot de definitieve intrekking van de diploma's of brevetten en de ontzegging van het recht om een bepaalde functie waar te nemen.

Tegen deze beslissingen staat alleen het verhaal in cassatie open wegens gebeurlijke overtreding der wet of wegens onbevoegdheid, schending of verzuim van de hoofdzakelijke vormen.

ADMINISTRATIEVE POLITIE.

Bij Koninklijk besluit van 10 Sept. 1929 worden de waterschouten gelast met de aanmonstering en met het toezicht op de bemanningen. De schippers of hun vervanger zijn verplicht binnen de 24 uur, mondeling zeerapport te doen bij de waterschout van alle zeevaartvoorvallen die zich voordeden op de reis.

De waterschout kan in bepaalde gevallen ambtshalve afmonsteren.

Hij houdt het algemeen stamboek der vissers en levert de zeemannsboekjes af.

BEKWAAMHEIDSBEWIJZEN

IN DE ZEEVISSERIJ

B.- MACHINEPERSONEEL.

GETUIGSCHRIFTEN KB 16-11-1929	VOORWAARDEN	BEVOEGDHEID EN VOORDELEN	
DIPLOMA ADSPIRANT MECANICIEN	Art. 18-1 { 1) Belg zijn of uit G.H.Luxemburg. 2) Vrij van lichaamsgebreken. 3) Na 15 jaar: 36 m. leerjongen machinebouw of leerl. beroeps of nijverheids met werkplaats. of 3/4 scheepsdienst in machinekamer. 4) Bekwaamheidsexamen op Zeevaartschool.	Minstens 18 jaar } Geeft bewijs van de theoretische kennis. Vereist voor het examen mécan. 2e Kl.	
BREVET MECANICIEN 2e KL. stoom of motor	18-2 en 19 { 1), 2) en 3) als hierboven. 4) 24 m. asst.mécan.schepen met 300 P.K. of in de Kolonie schepen met 150 P.K. 5) Bekwaamheids- en toepassingsex. vaart-school of id. voor adspir.	Minstens 20 jaar } Mécanicienhoofd v.d.wacht op alle stoomschepen eveneens op motorschepen zo het brevet vermeldt dat er voldaan werd aan het examen voor motoren.	500 P.K. en meer
BREVET MECANICIEN 1e KL. stoom of motor.	18-3 en 19 { 1), 2), 3) en 4) als hierboven. 5) Met brevet 2e Kl. 12 m. vaart als mécan. hoofd v.d.wacht op schepen met 500 P.K. 6) Bekwaamheidsexamen op de Zeevaart-school.	Minstens 21 jaar } idem idem	
BREVET MACHINIST STOOM	20-1 { 1), 2) als hierboven. 3) 21 jaar oud. 4) Na 15 jaar : a) 24 m. leerj. paswerker in machinebouw of 24 m. leerl. in beroeps of nijverheids met werkplaats. b) bovendien 24 m. scheepsdienst in machinekamer ofwel 72 m. scheepsdienst in machinekamer 5) Bekwaamheidsexamen Zeevaartschool.	Minstens 21 jaar } Bediening van stoommachines	Beneden
BREVET MACHINIST MOTOR	20-2 { 1), 2), 3) als hierboven. 4) a) en b) id. c) waarvan 12 m. op motorschip ofwel 72 m. scheepsdienst op motorschip 5) Bekwaamheidsexamen Zeevaartschool.	Minstens 21 jaar } Bediening van motoren.	500 P.K.
VOORLOPIGE VERGUNNING MOTORIST	Minist. beschik- king. 1) 18 jaar oud. 2) 12 m. scheepsdienst. 3) Bekwaamheidsexamen Zeevaartschool.	} Bediening van motoren	Beneden 101 P.K.

A.- DEKPERSONEEL.

GETUIGSCHRIFTEN KB 16-11-1929 art.13 gew.door KB 10-5-1937	VOORWAARDEN	BEVOEGDHEID EN VOORDELEN
DIPLOMA LEERLING SCHIPPER	Art.13-1 { 15 jaar oud. Algem.voorwaarden examen Zeevaart- school Examen over theorie(schrift,en mond.)	Art.44bis { a)Stuurmanwachtoverste 1)tot 31-12-1941 in onbeperkte diepzee- IIa visserij op 21 jaar na 36 m.scheeps- dienst. 2)na 31-12-1941 in beperkte diepzeevis- serij op 21 jaar na 36 m.scheepsdienst. b)Vrijstelling van theorie op het examen van Schipper 2e Kl.op 21 jaar. c)Toegelaten tot rechtstreeksexamen Schipper 1e Kl.tot 31-12- Art.44bis 1941 mits 72 m.scheepsdienst in het vak waarvan 24 in de vis- IIc serij en bekomen brevet na 12 m. vaart ter stoom-of motorvis- serij waarvan 6 m.grote diepzeevisserij.(Ouderdom 15 j. + 7 j. = 22 jaar).
BREVET SCHIPPER 2e KL. BIJZONDERE VERGUNNING 2E KL.	Art.13-2 { 21 jaar oud. Algem.voorwaarden examen Zeevaart- school 72 m.scheepsdienst waarvan 24 M.vis- serij Examen theorie en praktijk Examen praktijk voor leerl.schippers, 35 jaar oud 7 jaar scheepsdienst waarvan 3 j.vis- serij,waarin 1 jaar 1e matr. Mondeling toepassingsexamen.	Art.44bis { a)Stuurman in de onbeperkte diepzeevisserij. IIb b)Gezagvoerder in de onbeperkte diepzeevisserij tot 31-12-1941 c)Gezagvoerder in de beperkte diepzeevisserij na 31-12-1941. d)Toegelaten tot examen Schipper 1e Kl.mits melding op brevet 2e Kl. (theorie voor 1e Kl.gelukt). Art.44bis Gezagvoerder beperkte diepzeevisserij tot 31-12-1941 met hoog- IIId stens 60 B.T.
BREVET SCHIPPER 1 ^e KL. VERGUNNING SCHIPPER 1e KL.	Art.13-3 { 22 jaar oud. Drager brevet Schipper 2e kl. Daarna 12m.visserij (6m.stuurman in grote visserij,zonder straf). Toepassingsexamen. i.a.zonder theorie voor dragers brevet 2e kl. met melding "theorie 1e Kl." 35 jaar oud op 10-5-1937 Drager brevet Schipper 2e kl. Voor de grote visserij,een schip zonder straf gevoerd hebben.	Gezagvoerder onbeperkte diepzeevisserij. Art.44bis { Gezagvoerder onbeperkte diepzeevisserij. I
VERGUNNING SCHIPPER (KUST)	Art.13-4 { 25 jaar oud 7 j. scheepsdienst waarvan 2 ter Visserij Mondeling examen scheepsvaart.	Gezagvoerder tot op 30 mijlen uit de kust. of garnaalvisserij met hoogstens 30 B.T.
GETUIGSCHRIFT VAN BE- KWAAMHEID IN ZEEVAART EN VISSERIJ AAN BE- SCHEEPTTE JONGENS	min. { 2 jaar studie in visserijschool beslis- Eerste examen na 1 jaar vaart sing Tweede " " 2 " " voor 1 9 2 9 Plaatselijke jury door Zeewezen aan- genomen.	Toekenning van premies aan de Schipper. Toekenning van beurzen en prijzen aan de jongens. Bij de inscheping voorrang op kandidaten die geen visserij- onderwijs gevolgd hebben (toepassing wet van 29-9-1931).

Nº 350. NEDERLAND.

BEKNOPT OVERZICHT VAKOPLEIDING.

A. VOOR DE ZEEVISSERIJ.

Nederland kent 4 visserijscholen, welke zich o.m. tot doel stellen adspirantvisseren op te leiden voor de zeevisvaart en vissers klaar te maken voor de diploma's Stuurman en Schipper, Motordrijver en/of Machinist.

De scholen zijn verdeeld over 4 belangrijke vissersplaatsen, t.w.: IJmuiden, Katwijk aan Zee, Scheveningen en Vlaardingen.

Alle scholen worden gesubsidieerd door de Overheid en ressorteren onder het Ministerie van Onderwijs, Kunsten en Wetenschappen, afd. Nijverheidsonderwijs.

De examens worden afgenomen door een permanente Commissie in Den Haag. Deze Commissie wordt samengesteld door de Afd. Scheepvaart van het Ministerie voor Verkeer en Waterstaat.

Op 1 October 1947 is bij Koninklijk Besluit van 11 Augustus 1947 de Wet van de 2e Augustus 1935, houdende bepalingen betrekking hebbende op de Zeevisvaartdiploma's, in werking getreden.

De Wet op de Zeevisvaartdiploma's bepaalt o.m., dat het verboden is een reis te ondernemen met een zeevissersvaartuig (een in Nederland thuisbehorend vissersschip groter dan 50 ton) wanneer de schipper niet in het bezit is van het diploma als stuurman voor de zeevisvaart en wanneer hij niet voldoet aan bij algemene maatregel van bestuur vast te stellen eisen van diensttijd.

De stuurman aan boord moet in het bezit zijn van het diploma als stuurman voor de zeevisvaart en bovendien moeten op zeevissersvaartuigen, die gebezigd worden tot het buitengaats vangen van vis, drie personen in het bezit zijn van het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, in genoemde Wet aangeduid met "matrozen".

Indien de reis zich uitstrekt buiten het gebied van de Oostzee, de Noordzee tot de 61ste breedtegraad, het Engelse Kanaal, het Bristolkanaal, het St. Georgekanaal en de Ierse Zee, wordt bovendien gevoerd, dat hetzij de schipper, hetzij de stuurman in het bezit is van het aanvullingsdiploma als stuurman voor de zeevisvaart, dan wel dat buiten hen aan boord in dienst is iemand in het bezit van een bewijsstuk, waaruit tot genoegen van de Minister van Waterstaat blijkt, dat hij tot astronomische plaatsbepalingen in staat is. De laatste bepaling treedt in werking 1 October 1950.

De Wet op de Zeevisvaartdiploma's houdt verder in, dat aan boord van een stoomvissersvaartuig de eerste en de tweede machinist onderscheidenlijk in het bezit moeten zijn van het diploma als machinist en als machinist-stoker voor de zeevisvaart.

Aan boord van een motorvissersvaartuig met een motor tot 225 P.K. moet een machinist zijn in het bezit van het diploma als motordrijver en op een motorvissersvaartuig met een motor van 225 P.K. of meer twee machinisten in het bezit van het diploma als motordrijver. In het laatste geval moet de machinist, die dienst doet als hoofd van de machinekamer, tevens voldoen aan bij algemene maatregel van bestuur-

bestuur vast te stellen eisen van diensttijd.

De Wet op de Zeevisvaardtdiploma's stelt voorts vast, dat door de aangewezen examencommissies een onderzoek ingesteld wordt naar de kennis:

a. voor het diploma als STUURMAN voor de Zeevisvaart:

van de Nederlandse taal, de rekenkunde, de zeevaartkunde, de zeeman-schap en de scheepsbouw, van de bepalingen ter voorkoming van aanva-ringen op zee en van de andere voor hen in aanmerking komende wette-lijke bepalingen, zomede van stoom- en motorwerktuigen en van de eer-ste hulp bij ziekten en ongevallen;

b. voor het AANVULLINGSDIPLOMA als stuurman voor de zeevisvaart:

van de zeevaartkunde;

c. voor het diploma als MACHINIST voor de Zeevisvaart:

van de scheepswerktuigkunde, het vaktekenen, van de in aanmerking komende wettelijke bepalingen en van de eerste hulp bij ongevallen;

d. voor het diploma als MACHINIST-STOKER voor de Zeevisvaart:

van de Nederlandse taal, de rekenkunde, de scheepswerktuigkunde, het vaktekenen en van het practisch werken;

e. voor het diploma als MOTORDRIJVER voor de Zeevisvaart:

van de Nederlandse taal, de rekenkunde, van de motoren, hulpstoom-ketels en hulpwerktuigen, het vaktekenen, het practisch werken en van de eerste hulp bij ongevallen;

f. voor het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van AANVARINGEN op zee:

van de voor hen in aanmerking komende bepalingen.

Omtrent de in de Wet op de Zeevaardtdiploma's geëiste verplichte diensttijd wordt in de Koninklijke Besluiten van 20 December 1947 het volgende gezegd:

Om tot het afleggen van het examen ter verkrijging van het diploma als STUURMAN voor de zeevisvaart en het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee te worden toegelaten, moet de gegadigde bij de aanvang der zitting de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt.

Hetzelfde geldt voor het verkrijgen van het diploma als MACHINIST voor de zeevisvaart, het diploma als MACHINIST-STOKER voor de zeevis-vaart en het diploma als MOTORDRIJVER voor de zeevisvaart.

Voor het examen voor het diploma als STUURMAN voor de zeevisvaart moet aan de examencommissie het bewijs worden overgelegd, dat de can-didaat na zijn voltooiing van zijn veertiende levensjaar gedurende ten minste twee jaren dekdienst heeft gedaan aan boord van zeevaar-tuigen, waarvan ten minste twaalf maanden aan boord van zeevissers-vaartuigen.

Voor het examen voor het bewijs van bekendheid met de bepalingen ter voorkoming van AANVARINGEN op zee, moet de candidaat aan de exam-en-commissie het bewijs overleggen, dat hij na zijn voltooiing van het veertiende levensjaar gedurende ten minste een jaar dekdienst heeft gedaan aan boord van zeevissersvaartuigen of aan boord van zeevaar-tuigen, mits in het laatste geval een eenjarige vooropleiding aan een visserijschool aan de dekdienst is voorafgegaan.

Door de candidaat moet aan de examencommissie worden overgelegd:

a. voor het examen voor het diploma als MACHINIST-STOKER voor de zeevisvaart;

het bewijs, dat hij na voltooiing van zijn zestiende levensjaar gedurende ten minste een jaar op stoomvaartuigen in de machinekamer werkzaam is geweest;

b. voor het examen voor het diploma als MACHINIST voor de zeevisvaart:

het bewijs, dat hij na het behalen van het diploma als machinist-stoker aan boord van stoomzeevissersvaartuigen werkzaam is geweest;

c. voor het examen voor het diploma als MOTORDRIJVER voor de zeevisvaart:

het bewijs, dat hij na voltooiing van zijn zestiende levensjaar ten minste een jaar op motorvaartuigen in de motorkamer werkzaam is geweest.

Voor de toelating als SCHIPPER op een zeevissersvaartuig wordt, behalve het diploma als stuurman voor de zeevisvaart, gevorderd een bewijs van dienstdtijd van ten minste twee jaren als stuurman aan boord van zeevissersvaartuigen, verkregen na het behalen van het diploma.

Voor de toelating als HOOFD VAN DE MACHINEKAMER op een motorvissersvaartuig met een motor van 225 P.K. of meer wordt, behalve het diploma als motordrijver voor de zeevisvaart, gevorderd een bewijs van dienstdtijd van ten minste twee jaren als machinist aan boord van motorvissersvaartuigen, verkregen na het behalen van het diploma.

Het spreekt wel vanzelf, dat de visserijscholen bij het opleiden van hun candidaten voor de hierboven genoemde examens hun leerprogramma's zodanig hebben samengesteld, dat de vakken van onderwijs volledig zijn afgestemd op de eisen, welke de Wet stelt.

Het ligt tevens voor de hand, dat verreweg het grootste percentage van de lesuren wordt besteed om in de examenvakken te onderwijzen. Zo vinden wij voor de verdeling van de vakken, uitgedrukt in % van het wekelijks aantal lesuren voor de opleiding van Stuurman en Schipper voor de Zeevisvaart de volgende tabel:

	<u>IJmuiden</u>	<u>Katwijk</u>	<u>Scheveningen</u>	<u>Vlaardingen</u>
Rekenen	}			
Nederl. taal				
Zeevaartkunde				
Zeemanschap		90 %	82 %	78 %
Scheepsbouw				100 %
Zeeaanvaringsregl.				
Scheepswerktuigkunde	}			
Practisch werken				
Als bijvakken worden onderwezen:				
Engels		3 %		
Aardrijkskunde		4 %		
Schiemannen		3 %		
Visserijkunde			9 %	11 %
Roeien en zeilen			9 %	11 %
		<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>
				<u>100 %</u>

- Duur -

	IJM.	KW.	SCH.	VL.
Duur der Opleiding	6 mnd.	6 mnd.	5 mnd.	5 mnd.

Voor de opleiding van Machinist-Stoker de tabel:

	<u>IJmuiden</u>	<u>Vlaardingen</u>
Rekenen		
Werktuigkunde		
Ned. Taal		
E.H.B.O.	90 %	100 %
Vaktekenen		
Scheepswerktuigkunde		
Practische Oefeningen		
Als bijvakken worden onderwezen:		
Natuurkunde	5 %	
Engels	5 %	
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>
Duur der cursus:	6 mnd.	5 mnd.

Voor de opleiding van Motormonteur de tabel:

	<u>IJmuiden</u>	<u>Katwijk</u>	<u>Vlaardingen</u>
Rekenen			
Werktuigkunde			
Ned. Taal			
E.H.B.O.	93 %	93 %	95 %
Vaktekenen			
Scheepswerktuigkunde			
Kennis van Motoren			
Practisch werken			
Als bijvakken worden onderwezen:			
Natuurkunde	$3\frac{1}{2}$ %	$3\frac{1}{2}$ %	5 %
Engels	$3\frac{1}{2}$ %		
Zeevaartkunde		$3\frac{1}{2}$ %	
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>
Duur der cursus:	6 mnd.	5 mnd.	5 mnd.

De cursus voor de opleiding van het z.g. aanvullingsdiploma is speciaal van belang voor IJmuiden, omreden de schippers dit moeten bezitten voor de vaart buiten begrens'd gebied.

De leerstof, die de school te IJmuiden de gegadigden voor dit diploma laat verwerken in een doorlopende cursus van 1 jaar, omvat de volgende vakken:

Tabel:

Zeevaartkunde

Zeemanschap

Rekenen

Radio-techniek

Radio-reglementen

Visserijkunde

Practische oefeningen

E.H.B.O.

Aantal lesuren per week: 26

De scholen hebben een open oog voor het feit, dat de Nederlandse visserij er ten zeerste mee gebaat is, wanneer de aanstaande jeugdige vissers een behoorlijke kans krijgen om zich voor het vak van de zeevisvaart op grondige wijze voor te bereiden.

- Aansluitend -

Aansluitend op de kennis verworven bij het Lager Onderwijs wordt te IJmuiden, Katwijk en Vlaardingen een opleidingscursus gegeven, welke één jaar duurt, Onderstaande tabel geeft een overzicht van de vakken, die worden onderwezen met vermelding van het aantal lessen, dat wekelijks aan de leerstof wordt besteed:

	<u>IJmuiden</u>	<u>Katwijk</u>	<u>Vlaardingen</u>
Rekenen	2	3	1
Natuurkunde	-	2	1
Nederlandse taal	2	2	2
Engels	2	-	2
Aardrijkskunde	1	1	1
Vaktekenen	-	1	-
Zeevaartkunde	3	3	2
Zeemanschap	2	3	3
Scheepsbouw	1	-	-
Zeeaanvaringsreglement	1	-	-
Scheepswerktuigkunde	1	3	2
Visserijkunde	-	1	-
Regl. Binnenvaart	1	-	-
Schiemannen	5	-	-
Roeien en zeilen	3	-	2
Practische Oefeningen	3	9	7
Zwemmen en Lich. oefening	4	1 $\frac{1}{2}$	4
Vaderl. Maritime gesch.	-	1 $\frac{1}{2}$	-
Practische Oef. Machinekamer	-	3	3
	<u>31</u>	<u>33</u>	<u>30</u>

Voor dekpersoneel, dat zich uitsluitend wenst te bekwamen in praktisch werken, biedt de school te IJmuiden nog een cursus in Schiemannen en is daar tevens gelegenheid om te worden opgeleid voor Bestman. De scholen te Katwijk en Vlaardingen geven voor deze mensen een afzonderlijke brei- en boetcursus.

Tenslotte volgt nog een tabel, vermeldende het aantal procenten subsidie, dat aan de scholen door Rijk, Provincie en Gemeente wordt toegekend:

	<u>IJmuiden</u>	<u>Katwijk</u>	<u>Scheveningen</u>	<u>Vlaardingen</u>
Rijk	70 %	67 %	67 %	67 %
Provincie	15 %			
Gemeente	15 %	33 %	33 %	33 %
	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>	<u>100 %</u>

B. VOOR DE VISHANDEL.

Tot voor kort waren in Nederland geen instellingen, welke zich bezig hielden met de opleiding tot groot- of kleinhandelaar in vis.

Aangezien in de Verordening Erkenning Kleinhandel in Vis 1948 en in de Verordening Erkenning Groothandel in Vis 1948 voor de toelating tot het beroep van kleinhandelaar resp. groothandelaar in vis bepaalde eisen worden gesteld ten aanzien van vakbekwaamheid en handelskennis, werd in Juni 1948 door de Vakgroep Detailhandel in Vis en de Vakgroep Groothandel in Vis in het leven geroepen de Stichting Vakopleiding Vishandel, gevestigd te 's-Gravenhage.

De Stichting heeft ten doel zorg te dragen, dat een ieder, die zulks wenst, tegen een bepaalde vergoeding de zowel theoretische als praktische vakkennis en vakbekwaamheid, waaronder mede begrepen handelskennis en verkoopkunde, kan vergaren, welke in Wetten en

- Verordeningen -

Verordeningen als eis zijn of worden gesteld voor toelating als groothandelaar of kleinhandelaar in vis, schaal- en schelpdieren.

Hiertoe zal de Stichting o.a. docenten en examinatoren opleiden en ten minste eenmaal per kalenderjaar cursussen en examens organiseren voor adspirant groot- en kleinhandelaren in vis.

Vermeld worde, dat door genoemde Stichting aan adspirant groothandelaren geen handelskennis zal worden onderwezen. Om de nodige handelskennis te verkrijgen moeten adspirant groothandelaren in vis zich wenden tot de bestaande handelsscholen of tot de Stichting Onderzoek Vestigingseisen Groothandel. Tot dusverre zijn nog geen cursussen georganiseerd. Wel is een examencommissie voor de kleinhandel benoemd en werd een Reglement voor de examens Vakbekwaamheid en Handelskennis vastgesteld aan de hand waarvan thans voor de eerste maal het examen aan detailhandelaren in vis is afgenomen. Ook werd een examencommissie voor de groothandel benoemd en een reglement voor het aan adspirant groothandelaren af te nemen examen vakbekwaamheid samengesteld.

Het examen voor detailhandelaren is gesplitst in een examen voor winkeliers of halhouders en een examen voor venters. Deze examens omvatten weliswaar dezelfde vakken, t.w. vakbekwaamheid en handelskennis, doch aan de kennis van winkeliers of halhouders worden in het algemeen hogere eisen gesteld, dan aan die van venters.

Het examen vakbekwaamheid bestaat uit een theoretisch en een praktisch gedeelte.

Voor wat het theoretisch gedeelte betreft, wordt van de candidaat verlangd, dat hij beschikt over o.a. enige kennis van:
de verschillende wijzen van de beoefening der visserij;
de consumptievissen;
de houdbaarheid van vis, alsmede van de conserveringsmethoden;
de inrichting van viswinkels, resp. -hallen en -karren;
de bereidingswijze van de meest voorkomende vissoorten;
de voedingsleer.

Het praktische gedeelte omvat o.a.:
het kunnen beoordelen van de soort en de kwaliteit van vis;
het kunnen schoonmaken, fileren, bakken enz.;
het kunnen bereiden van haring voor consumptie.

Het examen handelskennis omvat o.a.:
het kunnen vaststellen van het bedrijfsresultaat aan de hand van een eenvoudige boekhouding;
het maken van enige opgaven voor handelsrekenen;
het samenstellen van een eenvoudige Nederlandse brief, alsmede enige kennis van:
eenvoudig handelsrecht, belastingrecht, sociale wetgeving, de voornaamste wettelijke bepalingen de vishandel betreffende en de samenstelling en bevoegdheden van de bedrijfsorganisaties op het gebied van de vishandel.

Aan kandidaten, die aan de gestelde eisen voldoen, worden diploma's uitgereikt, welke in de Verordening Erkenning Kleinhandel in Vis 1948 zijn erkend, t.w. aan winkeliers of halhouders A diploma's en aan venters B diploma's.

Het examen vakbekwaamheid voor adspirant groothandelaren zal twee maal 's jaars worden gehouden en wel in de periode Maart/April en in de periode September/October. Dit examen bestaat evenals het examen vakbekwaamheid voor detailhandelaren uit een praktisch en een theoretisch gedeelte.

Het praktijk-examen omvat o.a. de volgende eisen:
het schoonmaken en fileren van de verschillende vissoorten;
het beoordelen van de kwaliteit;
het verzendklaar maken en verpakken van vis;
het bij name kunnen noemen van te tonen vissen.

Het theoretisch gedeelte omvat o.a.:
kennis der voornaamste vissoorten met de namen in de moderne talen;
het indelen der vissen in groepen en soorten;
bouw der vissen, levenswijze, voortplanting, paaiplaatsen der vissen;
de voornaamste soorten van visserij;
kennis der voornaamste bewerkingen;
enige kennis van visconserveren;
enige kennis van het bewaren van vis, invriezen, welke soorten geschikt zijn voor het invriezen;
kennis van de hygiëne in het visbedrijf.

Geslaagden ontvangen het in de Verordening Erkenning Groothandel in Vis 1948 genoemde diploma vakbekwaamheid voor de groothandel in vis.

Tot slot zij nog vermeld, dat de Stichting Onderzoek Vestigings-eisen Groothandel, die zich ten doel stelt handelskennis aan groothandelaren, werkzaam op het gebied der voedselvoorziening, te onderwijzen, in zijn leerprogramma de volgende vakken heeft opgenomen:

Boekhouden;
Handelsrekenen;
Organisatie en techniek van de handel;
Rechtskennis;
Economie;
Bedrijfshuishoudkunde;
Statistiek;
Nederlandse taal.

Genoemde vakken zullen echter alleen worden behandeld, voorzover zij in de praktijk voor groothandelaren van belang zijn.

No. 618 a. BELGIE.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Administration de la Marine

Direction de la Pêche

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PÊCHE

QUESTIONNAIRE 1.

Salaires - Durée du Travail - Effectifs.

Pour la compréhension des réponses qui suivront, il est nécessaire d'anticiper d'ores et déjà sur le questionnaire 4 "Questions Générales" et notamment de donner les divers types de bateaux de pêche - ceux-ci coïncident en grandes lignes avec les différents genres de pêche.

La flotte de pêche belge peut être subdivisée en 5 catégories de bateaux qu'il y aurait lieu de pouvoir standardiser à l'avenir en 5 types ayant chacun la construction optima et l'appareillement, spécifique à chaque genre de pêche.

TYPE I - Bateau de 1 à 79 HP et de 35 TB maximum, appelé couramment "crevettier".

Champ d'action: le long de la côte belge sans dépasser 12 miles en mer.

Pêches: En été: la pêche aux crevettes.

En automne et hiver: pêche aux harengs guais et à l'esprot.

TYPE II - Bateau dit "de pêche côtière", de 80 à 120 HP et de 23 à 70 TB.

Champ d'action: la mer du Nord jusqu'à 30 miles des côtes belges.

Pêches: Printemps et été: pêche aux poissons de fond.

Automne et hiver: pêche à l'esprot et au hareng guais.

TYPE III - Bateau de maximum 235 HP et de 110 TB, dit "de pêche moyenne".

Champ d'action: Mer du Nord Centrale, Canal de Bristol, la Manche.

Pêches: pêche aux poissons de fond et, en hiver, pêche aux harengs guais le long des côtes belges et françaises.

TYPE IV - Bâtiment de la pêche hauturière limitée de maximum 430 HP et de maximum 160 TB.

Champ d'action: Mer du Nord Septentrionale, la Manche, le Canal de Bristol, Sud de l'Irlande, côtes d'Espagne et du Portugal et - les plus grands - en été, Mer d'Islande.

- Pêches -

Pêches: Poisson de fond et poisson rond.
En hiver, s'il y a abondance de bancs, la pêche aux harengs guais.

TYPE V - Bâtiment de pêche hauturière, soit à vapeur, soit à moteur, de 450 HP et plus et de minimum 197 TB.

Champ d'action: les terrains de pêche les plus éloignés et régulièrement la mer d'Islande et de l'île des Ours.

Pêches: Surtout, du poisson rond.
En automne, le hareng des Fladen et des Smalls.

I. - SYSTEMES DE REMUNERATION.

Dans le cours de cet exposé, les différents types de pêche sont désignés par les différents types de bateaux, énumérés plus haut, qui correspondent aux divers genres de pêches qui, en Belgique, sont dénommées:

- I - Pêche crevettière.
- II - Pêche côtière.
- III - Pêche moyenne.
- IV - Pêche hauturière limitée.
- V - Pêche hauturière.

Une remarque préalable s'impose: Il serait vain de vouloir ramener exactement dans le cadre des subdivisions du questionnaire, la grande diversité des systèmes de rémunération que l'on rencontre dans la pêche belge, surtout lorsqu'il s'agira de répondre aux a) ii) et b).

Néanmoins, il apparaît de l'examen de la situation de fait qu'une ligne générale peut être établie et que la syntèse qui en sera donnée ci-après répond parfaitement à la tendance générale.

a) Divers Systèmes.

Deux systèmes sont d'application en Belgique:

- 1^o) Celui de la rémunération à la part;
- 2^o) Celui des gages fixes combiné avec le premier.

Le premier, est propre aux 4 premiers types de bateaux et bénéficie à 1.791 travailleurs, soit à 89,90 % du personnel total de la flotte belge (voir annexe I).

Le système des gages fixes, augmentés d'un pourcentage du produit de la pêche, ne se pratique qu'à bord des bâtiments de pêche du type V et s'applique à 201 travailleurs, soit à 10,09 %.

i) Salaire hebdomadaire ou mensuel.

1^o Dans le système de rémunération à la part, le salaire est payé après chaque voyage. Il sera journalier, hebdomadaire ou par autres fractions de mois selon la durée des voyages (voir infra sub III b) ii)).

2^o Les gages fixes augmentés d'une part du produit, se paient mensuellement.

ii) Rémunération à la part - Pourcentage.

Une diversité tellement grande existe dans ce domaine, qu'il

- serait -

serait téméraire de vouloir prétendre que même pour chaque type de bateau tout au moins il existe une uniformité. En effet, le pourcentage ne diffère, non seulement suivant les types de bateaux et suivant les ports d'attache, mais également, dans chaque type, selon la base qui est prise pour le calcul (cf. sub b) et selon qu'il s'agit d'équipages apparentés ou non au patron du bateau.

Toutefois, un examen très poussé de plusieurs années et d'un grand nombre de cas, a permis de relever les moyennes, reproduites à l'annexe II d'après les types de bateaux, selon les ports et par membre d'équipage, et à l'annexe III pour la flotte entière, selon les types de bateaux.

iii) Rémunération en gages fixes mensuels augmentés d'un pourcentage du produit.

Ce système étant pratiqué à bord d'un nombre restreint de bâtiments de pêche, notamment 14 unités, qui sont la propriété de 4 armements, il est compréhensible que, pour ce type, des salaires et des taux de % uniformes existent. Les pourcentages sont reproduits à l'annexe VII.

b) Base du pourcentage.

Ainsi qu'il a été dit plus haut, la diversité des taux de pourcentages trouve, entre autres, son origine dans la diversité des bases de calcul.

En principe, le calcul du pourcentage se fait sur le produit brut.

Le système d'une réelle répartition des bénéfices entre les hommes de l'équipage et le propriétaire, tel qu'il était pratiqué au siècle précédent, n'est plus en vigueur.

Il y a lieu toutefois de préciser immédiatement que cet ancien système continue à trouver une certaine application, sous une forme très mitigée cependant, surtout à la pêche crevette et même à la pêche côtière. En effet, ainsi qu'il est détaillé à l'annexe VI, les équipages partagent encore différentes charges avec l'armateur. L'étendue de ces charges varie de port en port, même pour un même type de bateau. Sont principalement déduits du produit brut, les frais de mazout, de minque, d'écorage.

c) Prix de vente maxima ou minima.

Ce n'est que pendant la guerre et jusqu'au 10 septembre 1945 que des prix maxima étaient fixés pour la vente à la criée. Pratiquement, par suite de la pénurie de poisson et la demande exagérée du marché, ces maxima étaient devenus les prix fixes.

Avant la guerre et après le 10 septembre 1945, la vente du poisson se fait librement à la criée. La législation générale concernant le blocage des prix à un coefficient de 275 comparative-ment à ceux de 1939, n'est pas appliquée à cause du caractère spécial des produits de la mer.

II. - SALAIRES ET GAINS.

Le montant des salaires et gains, repris dans les annexes IV et V, est celui de l'année 1946. Il ne peut être considéré comme une moyenne normale, en raison du fait qu'il a trait à une année qu'on ne peut pas encore appeler normale. En effet, par suite des déficiences dans l'approvisionnement alimentaire de la Belgique dans cette période d'après guerre, la consommation du poisson

- s'est -

s'est accrue exagérément non seulement dans ce pays, mais dans beaucoup d'autres qui sont devenus des importateurs de poisson belge. Cette poussée en flèche de la demande ne correspondant pas à une augmentation équivalente de la production, par suite du tonnage de la flotte encore inférieur à celui d'avant guerre, les prix du poisson ont évidemment marqué une augmentation dont le coefficient varie, d'après les espèces, entre 181 et 584 comparativement aux prix de 1938.

Dès lors, il est à prévoir que le montant des salaires et des gains des pêcheurs ne se maintiendra pas à ce niveau dès que d'une part, la demande rentrera dans la normale par suite de l'amélioration du ravitaillement, et que d'autre part, la production par bateau deviendra moins élevée à cause de l'épuisement des fonds de pêche et de l'augmentation du nombre des bateaux dans une flotte reconstituée.

a) Gains nets annuels: voir annexes IV et V.

b) Gains hebdomadaires ou mensuels.

Pour les raisons indiquées sub I a) i), il est difficile de fournir les gains hebdomadaires. Le caractère très aléatoire de la pêche ainsi que son caractère saisonnier, ne permettent d'ailleurs pas d'établir des moyennes qui rapprocheraient la réalité. Il est en effet acquis que certaines périodes de l'année ne garantissent pas un gain qu'on pourrait considérer comme minimum vital. L'insuffisance dans ces périodes doit être comblée par des gains élevés réalisés dans d'autres saisons de pêche abondante. L'exemple typique est celui du pêcheur des crevettiers qui doit se rattrapper à la campagne harenguière.

L'aléa que subit le pêcheur rémunéré à la part, ne prend évidemment pas les mêmes proportions pour les pêcheurs qui jouissent du système des gages fixes, augmentés d'un pourcentage sur le produit brut. Pour ceux-ci, les gages fixes constituent en fait un minimum vital qui leur est alloué par mois, sans tenir compte de la bonne ou mauvaise saison. Le montant des gages fixes figure à l'annexe VII.

c) Taux des salaires minima légaux.

Ces taux ne sont pas établis en Belgique, à l'exception de celui des matelots légers et des mousses. En effet, en vue de stimuler l'apprentissage des pêcheurs, la loi du 23 septembre 1931 impose l'obligation aux patrons d'enrôler au moins 1 mousse à bord des bateaux dont l'équipage se compose d'au moins 3 unités et 2 pour celui dépassant 8 unités.

Des primes annuelles sont prévues pour le patron mais, par ailleurs, celui-ci doit payer aux mousses au moins 1/10 de la rémunération accordée au matelot de l'équipage et aux matelots-légers au moins 1/5.

d) Salaires ou gains minima garantis.

Ceux-ci n'existent pas. Pour les équipages enrôlés exclusivement à la part, aucune garantie ne peut être donnée, par suite du caractère même de cette rémunération.

Dans la pêche hauturière, il existe, comme il a été dit sub b) ci-dessus, un minimum garanti, notamment le gage fixe mensuel qui, par suite d'un accord mutuel entre les grands armements, reste uniforme et maintient son caractère permanent de minimum vital.

- e) Taux -

e) Taux des salaires réellement payés pour les heures normales de travail.

La durée du travail n'étant pas déterminée, les pêcheurs sont payés soit après l'achèvement de chaque voyage pour toutes les prestations fournies pendant celui-ci (système 1^o de rémunération), soit par mois, sans fixation d'heures par mois (2^o système). En principe, il n'est donc pas fixé un taux d'après des heures normales et des heures supplémentaires.

f) Taux de rémunération des heures supplémentaires.

Le principe énoncé au par. e) souffre cependant une exception dans certains cas. En effet, ainsi qu'il sera dit plus loin, au point III b) iii), des heures de travail supplémentaires doivent parfois être prestées dans le port même de débarquement.

Les usages à propos de travail à bord par des hommes de l'équipage, pour l'entretien, de petites réparations, la peinture, etc., diffèrent d'après les types de bateaux.

Type I:

Aucune rémunération n'est payée pour ces travaux.

Type II, III & IV:

Des rémunérations ne sont pas payées pour ces travaux sauf pour les travaux d'une certaine durée, par ex.: peinture de la coque, révision complète avec démontage du moteur. Dans ces derniers cas, il est généralement alloué 100 Frs par jour.

Type V:

Le pourcentage du produit de la pêche, complémentaire aux gages fixes, n'étant pas payé lorsque le navire doit rester au port pour certains travaux, celui-ci est remplacé par une rémunération fixe par jour pour les hommes d'équipage qui fournissent des prestations à ces travaux.

g) Primes pour le foie, les oeufs et l'huile des poissons.

Il y a lieu de distinguer:

Type I:

le cas ne se présente pas.

Type II et III:

Dans les cas où le poisson est écorché, les foies sont entièrement pour l'équipage.

Type IV et V:

Sur les bâtiments de pêche de ces deux types qui ont une installation d'huilage à bord, l'équipage se partage 50 % du produit de l'huile, tandis que sur ceux qui ne disposent pas de cette installation, la totalité des foies est réservée pour les équipages. Ce partage des 50 % se fait en général par le capitaine entre ceux des pêcheurs de l'équipage qui ont coopéré à la préparation de l'huile et selon leurs mérites. En moyenne, ce partage constitue 1.000 Frs par mois et par homme.

h) Allocations en nature.

La coutume ancestrale du "rabiote" ("Vispaander" en flamand) existe encore toujours. Elle consiste à céder à chaque homme d'équipage un "panier" de poisson, destiné à la consommation familiale lorsque

le pêcheur rentre chez lui, après chaque voyage.

La contenance de ce panier dépend de la réussite de la pêche de chaque bateau. En général, il contient quelques kilogrammes. Il ne dépasse cependant jamais 10 Kgs par tête d'équipage, pas même à bord des grands chalutiers du type V.

i) Allocations familiales.

En Belgique, les allocations familiales ne font pas partie intégrante de la rémunération des travailleurs. Elles ne sont d'ailleurs pas complètement à charge des employeurs.

Pour ces raisons, cette question sera traitée à propos de la sécurité sociale (questionnaire 2).

j) Autres sortes de rémunération, de boni ou d'allocations.

L'approvisionnement des équipages du type V n'est pas encore complètement à charge de l'armement, quoiqu'un accord est en voie de réalisation. Entretemps, une indemnité de 50 Frs est accordée par homme et par jour de mer pour la nourriture complémentaire qu'il apporte à bord. A ce propos il est renvoyé au point V du questionnaire no. 3.

A bord des autres bateaux l'équipage apporte sa nourriture sans dédommagement aucun.

III. - DUREE DU TRAVAIL.

a) Aucune réglementation légale ou conventionnelle n'est prévue.

b) Durée moyenne d'après les types. Il est pratiquement impossible de calculer une durée moyenne de travail étant donné que les sorties sont très irrégulières eu égard au caractère spécial et aléatoire de l'exploitation et vu que le travail du marin pêcheur à bord ne peut être conditionné selon une règle stricte, mais est plutôt en fonction des imprévus constants de l'aventure maritime et de la pêche elle-même.

Les données ci-dessous ne reflètent dès lors que la tendance générale:

i) Durée moyenne de travail par jour:

Les bateaux du type I font des sorties de 6 à 10 h. par jour. Sur les bateaux restant plusieurs jours ou semaines en mer, la durée du travail peut normalement être évaluée à 15 heures par jour.

ii) Durée moyenne de travail par semaine:

TYPE I : 3 à 4 sorties d'un jour.

TYPE II : 3 à 7 jours en mer. En général, 1 à 2 sorties par semaine.

TYPE III: 7 à 10 et même à 13 jours en mer. En moyenne 2 à 3 sorties par mois. Repos de 1 à 3 jours au port.

TYPE IV : 10 à 14 jours en mer, parfois jusqu'à 18 jours. En moyenne 1 à 3 sorties par mois. Repos de 2 à 3 jours au port.

TYPE V : de 17 à 22 jours en mer. En moyenne 1 à 2 sorties par mois. Repos de 2 à 3 jours au port.

iii) Travail supplémentaire:

Les heures de travail n'étant pas limitées, il ne peut être question de travail supplémentaire spécialement rémunéré à bord des bateaux de pêche. Il est cependant à noter que le marin qui est appelé à remplir une fonction autre que celle pour laquelle il est engagé et comportant une rémunération supérieure à la sienne, a droit aux gages afférents à ces nouvelles fonctions pendant la durée de celles-ci.

iv) Le travail de dimanche en mer:

Ce n'est que lorsque un bateau est au port que l'armateur a l'habitude de ne pas faire travailler le dimanche. Il suspendra son départ au lundi, même si le samedi était normalement son dernier jour de séjour prévu au port.

A bord même, le dimanche ne dispense pas du travail.

v) Durée du travail au port:

Comme il a été dit, le pêcheur travaille souvent au bateau lorsque celui-ci est amarré au port (voir plus haut sous le point II).

Par ailleurs, le déchargement étant fait dans beaucoup de cas par les pêcheurs, la durée de travail est de ce fait prolongée à quai (voir ci-dessous sub. VII).

IV. - EFFECTIFS.

a) Composition de l'équipage pour les divers types de bateaux.

Types	Total de l'équipage	Patron	Motoriste	Matelot	Matelot léger	Mousse	Autres
I	4	1	1	1	-	-	1
II	5 à 6	1	1	2	1 ou et	1	-
III	6	1	1	2	1	1	-
IV	8	1	1 ou 2	3	1	1 ou	1
V	18	1	3	7	1	1	5

Voir également annexes VI et VII.

b) Effectifs minima.

La législation prévoit l'obligation d'enrôler un équipage qui soit suffisant pour que le travail du bord puisse être organisé à la mer et dans les rades conformément aux dispositions ci-après:

Pour le pont doivent être enrôlés:

Au moins 2 matelots pour les navires de moins de 250 tonneaux brut et au moins 1 patron pêcheur breveté de 1re ou de 2de classe.

Pour les machines:

Développant plus de 500 H.P. effectifs, est prescrit la présence d'au moins deux mécaniciens brevetés dont un muni du brevet de 1re classe, tandis que sur les bateaux de moins de 500 H.P. au moins un mécanicien ou machiniste breveté est requis. (art. 137 et 131 de l'arrêté royal du 8 novembre 1920 modifié par celui du 25 janvier 1928).

D'autre part, au moins 2 mousses doivent être enrôlés lorsque l'équipage se compose de 9 unités ou plus et 1 mousse sur les ba-
- teaux -

teaux comptant 3 ou plus d'unités (loi 23 septembre 1931).

V. - STABILITE DE L'EMPLOI.

a) Mesures prises.

Aucune. Même, comme il est dit sub II, V du questionnaire 3, la garantie d'un préavis de renvoi n'est pas donnée à la plupart des équipages.

Une certaine stabilité est cependant assurée du fait que depuis de longues années la disponibilité de pêcheurs formés est très restreinte en Belgique.

b) Autres travaux.

i) dans l'intervalle entre les saisons:

Dans l'industrie de la pêche il n'y a pas d'interruption par suite de saisons. Il n'y a que la période de révision des bateaux, d'une durée de 15 à 30 jours depuis Pâques. (Voir plus haut sub II, f, et questionnaire 3 sub I).

L'équipage prête ses services aux travaux d'entretien, de réparations, etc.

ii) pendant les périodes qui séparent les voyages:

L'équipage s'occupe, pour les bateaux des types I et II, aux menus entretiens du bateau et à la réparation des filets.

c) Obligation d'aider à la préparation du voyage.

Légalement cette obligation n'existe pas. Elle est cependant consacrée par la coutume à bord des bateaux des types I et II qui, anciennement, étaient exploités en association des membres de l'équipage (voir plus haut sub I, b).

VI. - DECHARGEMENT DE LA PECHE.

En général, le déchargement par les pêcheurs n'est effectué que pour les bateaux des types I et II. Ce n'est que par exception qu'il est à charge des pêcheurs du type III.

La majorité des armateurs des types III, IV et V, dispose d'équipes qualifiées de travailleurs à terre pour le déchargement. Très rare est encore l'application de la coutume qui fait intervenir l'équipage dans les frais de déchargement lorsque celui-ci est fait par des travailleurs à terre (comparez plus haut I, b, base du pourcentage, et annexe VI).

VII. - REMORQUAGE DES BATEAUX.

Les pêcheurs qui ont sauvé un autre navire, participé à son sauvetage ou qui lui ont prêté assistance ont droit à une part de la rémunération allouée à leur navire. (art. 59, loi 5 juin 1928).

A bord des types I à IV, cette rémunération est répartie entre les membres de l'équipage d'après les pourcentages dont ils bénéficient pour l'établissement de leur salaire.

Les hommes d'équipage des bateaux du type V bénéficient dans cette indemnité à concurrence du double pourcentage auquel ils sont enrôlés. (Voir dans ce but, l'annexe II, reproduisant les % du produit brut).

Annexe I
NOMBRES ET POURCENTAGES DES TRAVAILLEURS D'APRES
LES SYSTEMES DE REMUNERATION

Rémunération à la part					
Types	Nombres des				Pourcenta- ge du to- tal des travail- leurs
	Bateaux	Entreprises		Travail- leurs	
		Nombre	%		
I	205	243	-	745	37,42
II	67	65	-	300	15,06
III	93	102	-	519	26,05
IV	31	29	-	227	11,39
Totaux	396			1791	89,92

Combinaison de salaire mensuel et de rémunération à la part					
Types	Nombres des				Pourcenta- ge du to- tal des travail- leurs
	Bateaux	Entreprises		Travail- leurs	
		Nombre	%		
V	14	4	-	201	10,09

Annexe II
 REMUNERATIONS DES MEMBRES D'EQUIPAGE SELON LES TYPES DE
 BATEAUX ET SELON LES PORTS

P O R T S	O S T E N D E					
TYPES	I	II	III	IV	V	
Fonctions					salaire mensuel + %	
Patron	16 %	II %	6,5 %	6 %	-	5,50
Second	-	-	-	4 %	3.500	2,50
Matelot	13 %	8,5%	5 %	3,5%	2.500	0,75
Matelot léger	-	5 %	2,5 %	2 %	2.000	0,40
Mousse	5 %	3 %	1,5 %	I %	1.500	0,25
Machiniste	15 %	9 %	6 %	4,5%	3.500	2,50
Brigadier	-	-	-	-	3.000	I.
1r soutier	-	-	-	-	2.500	0,60
2e soutier	-	-	-	-	2.500	0,60
Trimmer	-	-	-	-	-	-
Cuisinier	-	-	-	-	2.500	0,75
1r chauff- feur	-	-	-	-	3.000	0,75
2e "	-	-	-	-	2.500	0,75

P O R T S	Z E E B R U G E S			N I E U P O R T		
TYPES	I	II	III	I	II	III
Patron	13 %	10,5%	8 %	17 %	10 %	8 %
Second	-	-	-	-	-	-
Matelot	10 %	8 %	6 %	14 %	8,5%	6 %
Matelot léger	-	-	-	-	5 %	2,25%
Mousse	3 %	3 %	2 %	3,5%	1,5%	1,50%
Machiniste	10 %	8 %	6,5 %	15 %	9 %	7 %
Brigadier	-	-	-	-	-	-
1r soutier	-	-	-	-	-	-
2e soutier	-	-	-	-	-	-
Trimmer	-	-	-	-	-	-
Cuisinier	-	-	-	-	-	-
1r chauff- feur	-	-	-	-	-	-
2e "	-	-	-	-	-	-

ANNEXE III.

TENDANCE GENERALE DES REMUNERATIONS A LA PART
DES MEMBRES D'EQUIPAGE D'APRES LES
TYPES DE BATEAUX EN BELGIQUE

FONCTIONS	T Y P E S			
	I	II	III	IV
Patron	15,3 %	10,5 %	7,5 %	6 %
Second	-	-	-	4 %
Matelot	12,3 %	8,3 %	5,6 %	3,5 %
Matelot léger	-	5 %	2,3 %	2 %
Mousse	3,8 %	2,5 %	1,6 %	1 %
Machiniste ou motoriste	13,3 %	8,6 %	6,5 %	4,5 %

ANNEXE IV.

GAINS ANNUELS MOYENS EN FR.S.BELGES, EN 1946, DES MEMBRES DES EQUIPAGES (REMUNERATION A LA PART) SUIVANT LES GENRES DE PECHE (TYPES DE BATEAUX) ET SELON LES DIFFERENTS PORTS

Types	Ports	Patron	Motoriste	Matelot	Matelot Leger	Mousse	
I	Ostende	50.633	51.085	50.569	-	22.810	
	Zeebruges	60.800	48.556	46.189	21.538	11.105	
	Nieuport	60.317	59.869	48.110	-	9.179	
	Moyennes	57.250	51.250	48.289	21.538	14.365	
II	Ostende	87.519	76.456	76.456	29.017	24.118	
	Zeebruges	97.633	71.123	69.579	-	14.895	
	Nieuport	81.510	70.776	63.169	27.024	21.505	
	Moyennes	88.887	72.785	69.061	28.020	20.174	
III	Ostende	117.927	101.378	86.021	30.362	22.910	
	Zeebruges	115.513	96.824	77.107	-	34.875	
	Nieuport	81.655	69.018	59.654	23.325	18.325	
	Moyennes	105.032	89.073	74.261	26.843	25.370	Second
IV	Ostende	200.857	142.487	105.044	47.759	29.332	117.604

R E M A R Q U E S

10 Ces montants ne comprennent pas ceux:

- a) Représentant la valeur des allocations en nature;
- b) Représentant les allocations familiales;
- c) Représentant la rémunération supplémentaire pour travaux exceptionnels à bord dans les ports.

20 Le port de Zeebruges est plus ou moins spécialisé dans la pêche côtière et pêche aux crevettes.

Celui de Nieuport, dans la pêche à la marée et aux crevettes.

ANNEX V.

GAINS ANNUELS MOYENS EN Frs, BELGES, EN 1946, DES MEMBRES
DES EQUIPAGES (SALAIRES FIXES + % DU PRODUIT BRUT) SUIVANT
LES GENRES DE PECHE (TYPES DE MATEAUX)

TYPES	PATRON	SECOND	BOATSMAN	MATELOT	MATELOT LEGER	MOUSSE
V	368.007	210.913	105.365	83.059	49.176	37.591

TYPES	MACHINISTE	CUISINIER	SOUTIER	TRIMMER
V	210.913	83.059	Ir 101.269 2e 84.889	79.047

REMARQUES : Ces montants ne comprennent pas ceux :

- a) représentant la valeur des primes pour le
foie et l'huile de poisson;
- b) représentant les allocations familiales.

ANNEXE VI. (Nº 1)

COMPOSITION MOYENNE DES EQUIPAGES D'APRES LES TYPES DES BATEAUX
ET REMUNERATION A LA PART (% DU PRODUIT BRUT)

T Y P E I (bateaux de max. 79 HP et 35 TB)					
O S T E N D E		Z E E B R U G E S		N I E U P O R T	
Equipage	% de la part	Equipage	% de la part	Equipage	% de la part
Patron	16	Patron	13	Patron	17
Motoriste	15	Motoriste	10	Motoriste	15
Matelot	13	Matelot	10	Matelot	14
-	-	-	-	-	14
Mousse	5	Mousse	3	Mousse	3,5
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
4	49	4	36	5	63.5
Le % est calculé sur le produit brut diminué des frais de mazout, huile, graisse, charbon, sel, droit de minque, écorage et déchargeurs.		Produit brut diminué des frais de droits de minque.		Produit brut diminué des frais de mazout, huile, graisse, charbon, sel, droits de minque, écorage et déchargeurs.	

ANNEXE VI. (Nº 2)

COMPOSITION MOYENNE DES EQUIPAGES D'APRES LES TYPES DES BATEAUX
ET REMUNERATION A LA PART (% DU PRODUIT BRUT)

T Y P E I I (max. 120 HP et max. 70 TB)					
O S T E N D E		Z E E B R U G E S		N I E U P O R T	
Equipage	% de la part	Equipage	% de la part	Equipage	% de la part
Patron	11	Patron	10,5	Patron	10
Motoriste	9	Motoriste	8	Motoriste	9
Matelot	8,5	Matelot	8	Matelot	8,5
Matelot	8,5	Matelot	8	Matelot	8,5
Matelot léger	5	-	-	Matelot léger	5
Mousse	3	Mousse	3	Mousse	1,5
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
6	45	5	37,5	6	42,5
Produit brut di- minué des frais de droits de minque et de déchargeurs		Produit brut di- minué des frais de droits de minque.		Produit brut dimi- nué soit des frais de minque, d'écorage, de location de paniers.	

ANNEXE VI. (N° 3)

COMPOSITION MOYENNE DES EQUIPAGES D'APRES LES TYPES DES BATEAUX
ET REMUNERATION A LA PART (% DU PRODUIT BRUT)

T Y P E III (max. 235 HP et max. 110 TB)					
O S T E N D E		Z E E B R U G E S		N I E U P O R T	
Equipage	% de la part	Equipage	% de la part	Equipage	% de la part
Patron	6,5	Patron	8	Patron	8
Motoriste	6	Motoriste	6,5	Motoriste	7
Matelot	5	Matelot	6	Matelot	6
Matelot	5	Matelot	6	Matelot	6
Matelot léger	2,5	Matelot	6	Matelot léger	2,25
Mousse	1,5	Mousse	2	Mousse	1,5
-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
6	26,5	6	34,5	6	30,75
Produit brut diminué des frais de minque et parfois de location des paniers.		Produit brut diminué des frais de droits de minque et parfois du coût de location des paniers. Dans quelques cas, sans diminutions.		Produit brut diminué des frais de minque. Dans quelques cas, sans diminutions.	

ANNEXE VI (Nº 4)

COMPOSITION MOYENNE DES EQUIPAGES D'APRES LES
TYPES DES BATEAUX ET REMUNERATION A LA PART
(% DU PRODUIT BRUT)

T Y P E IV (max. 430 HP & max. 160 TB)	
O S T E N D E	
Equipage	% de la part
Patron	6
Motoriste	4,5
Second	4
Matelot	3,5
Matelot	3,5
Matelot	3,5
Matelot léger	2
Mousse	1
8	28
Produit brut diminué des 2 à 3 % pour location de pos- tes émetteur et récepteur, s'il y en a.	

ANNEXE VII.

COMPOSITION MOYENNE DES EQUIPAGES DU TYPE V
D'APRES LA COMBINAISON DE SALAIRE MENSUEL FIXE ET
REMUNERATION A LA PART

T Y P E V		Minimum 440 H.P. Minimum 220 T.B.
O S T E N D E		
Equipage	Rémunérations	
	fixes par mois	+ % total sur produit brut
Capitaine		5,50
Second	3.500	2,50
Brigadier	3.000	1,-
7 matelots (chaque)	2.500	0,75
1 matelot léger	2.000	0,40
1 mousse	1.500	0,25
1 cuisinier	2.500	0,75
1 mécanicien	3.500	2,50
1 premier chauffeur	3.000	0,75
1 second chauffeur	2.500	0,75
2 soutiers (chaque)	2.500	0,60
	44.000	20,85

No. 618 b. BELGIE.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 1.

Salaires; durée du travail; effectifs.

1. Systèmes de rémunération.

a) Prière d'indiquer les divers systèmes de rémunération en vigueur dans les différents types de pêche, ainsi que le nombre et le pourcentage des travailleurs auxquels s'appliquent ces catégories:

i) salaire hebdomadaire ou mensuel;

ii) rémunération à la part; indiquer le pourcentage de la part;

iii) combinaison de i) et ii);

iv) autres systèmes.

b) Pour calculer le montant de la part, prend-on comme base un pourcentage sur le produit brut ou un pourcentage sur le produit net de la vente?

Dans ce dernier cas, comment détermine-t-on le produit net?

c) Des prix maxima et/ou minima sont-ils fixés pour la vente du poisson à la criée? Dans ce cas, quelle est la pratique suivie lorsque les prix minima ne sont pas atteints?

2. Salaires et gains.

Prière d'indiquer pour chacun des emplois principaux ou pour chacune des catégories principales de personnes employées les chiffres moyens ou leurs équivalents, pour les rubriques suivantes, en les classant, si possible, suivant les genres de pêche:

a) gains nets annuels;

b) gains hebdomadaires ou mensuels;

c) taux des salaires minima légaux, s'il en existe;

d) salaires ou gains minima garantis, s'il en existe;

e) taux des salaires réellement payés pour les heures normales de travail;

f) taux de rémunération des heures supplémentaires;

g) primes pour le foie, les oeufs et l'huile des poissons;

h) allocations en nature;

i) allocations familiales;

j) toutes autres sortes de rémunération, de boni ou d'allocations.

3. Durée du travail.

a) La durée du travail est-elle réglementée par la législation ou par voie de conventions collectives?

- b) Prière -

b) Prière d'indiquer, si possible, pour les différents types de pêche:

- i) la durée moyenne du travail par jour;
- ii) la durée moyenne du travail par semaine;
- iii) le travail supplémentaire;
- iv) le travail du dimanche en mer;
- v) la durée du travail au port.

4. Effectifs.

a) Prière d'indiquer la composition de l'équipage pour les divers types de pêche.

b) Des effectifs minima sont-ils prescrits par la loi ou par voie de conventions collectives? Si oui, quels sont ces effectifs?

5. Stabilité de l'emploi.

a) Des mesures sont-elles prises pour assurer la stabilité de l'emploi des pêcheurs?

b) Les pêcheurs salariés sont-ils occupés à d'autres travaux (par exemple, la préparation des produits de la pêche, la réparation des engins, etc.) par les propriétaires des navires de pêche sur lesquels ils sont embarqués:

- i) dans l'intervalle entre les saisons;
- ii) pendant les brèves périodes qui séparent les voyages?
- c) Les pêcheurs sont-ils tenus en fait d'aider à la préparation du voyage, à la réparation des engins, etc. pendant les brèves périodes qui séparent les voyages?

6. Déchargement de la pêche.

Dans quelle mesure le déchargement de la pêche est-il effectué par l'équipage ou par des travailleurs à terre?

7. Remorquage des bateaux.

Quels sont les règlements et la pratique concernant le remorquage des bateaux?

No. 618 b. BELGIE.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 2.

Sécurité sociale.

Dans **quelles** mesures les pêcheurs sont-ils couverts par:

- a) des dispositions légales relatives à la responsabilité de l'armateur en cas de maladie ou d'accident et pour le rapatriement?
- b) l'assurance-chômage?
- c) l'assurance-maladie?
- d) l'assurance-accidents?
- e) l'assurance-vieillesse?
- f) des systèmes facultatifs d'assurance globale ou des conventions collectives s'ajoutant à a), b), c), d), e) ?
- g) la réparation en cas de naufrage ou de perte des effets?

No. 618 b. BELGIE.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 3.

Conditions générales d'emploi et bien-être.

1. Congés payés.

Prière d'indiquer:

- a) la durée du congé annuel payé ou des vacances dans l'intervalle des voyages;
- b) si le congé est accordé en vertu de la loi ou d'une convention;
- c) les dispositions régissant les jours fériés officiels.

2. Contrats et conditions d'engagement.

Prière d'indiquer:

- a) les types de contrats en vigueur dans l'industrie de la pêche et la proportion des pêcheurs auxquels s'applique chaque type;
- b) quelles sont la loi et la pratique sur les points suivants:
 - i) méthodes d'engagement: bureaux officiels de placement, etc.;
 - ii) examen médical à l'admission;
 - iii) âge d'admission;
 - iv) qualifications pour l'admission en général ou pour l'accès aux diverses catégories de pêcheurs;
 - v) préavis de renvoi.

3. Convention collectives.

- a) Dans quelle mesure les employeurs et les travailleurs sont-ils groupés dans des organisations professionnelles?
- b) Dans quelle mesure les conditions d'emploi sont-elles régies par des conventions collectives?

4. Logement à bord.

Quels sont les règlements concernant:

- a) l'emplacement des postes d'équipage;
- b) l'espace minimum prévu pour chaque homme ou pour le couchage;
- c) les installations sanitaires;
- d) le chauffage et la ventilation;
- e) les couchettes, la literie, les armoires, etc.;
- f) les ustensiles de table.

5. Nourriture.

- a) Quelles sont les normes minima prévues pour la nourriture?

- b) Dans -

b) Dans quelle mesure les équipages de bateaux de pêche doivent-ils fournir leur propre nourriture?

c) Existe-t-il des règlements relatifs à la qualification des cuisiniers?

d) Quelles sont les mesures prévues pour la conservation des aliments, réfrigérateurs, glacières, etc.?

6. Soins médicaux.

Prière d'indiquer les règlements relatifs aux coffres à médicaments ou aux trouses de premiers secours qui doivent se trouver à bord.

7. Sécurité.

Quelles sont la loi et la pratique sur les points suivants:

a) les bateaux de sauvetage dont doivent être munis les navires de pêche;

b) les installations de radiotélégraphie à bord des navires de pêche;

c) tous autres dispositifs de sécurité pour les pêcheurs?

8. Bien-être.

Quelle est la coutume concernant:

a) les divertissements à bord?

b) les bibliothèques?

9. Formation professionnelle et brevets de capacité.

a) Existe-t-il des dispositions prévoyant la formation professionnelle et sur quelles bases est-elle organisée?

b) Quels sont les brevets de capacité exigés des patrons, des officiers et des mécaniciens à bord des navires de pêche? Comment peut-on les comparer aux qualifications exigées dans le cabotage?

No. 618 b. BELGIE.

BUREAU INTERNATIONAL DU TRAVAIL

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PÊCHE

QUESTIONNAIRE 4.

Questions générales.

1. Nature de l'industrie.

Prière d'indiquer:

- a) les divers types de pêche dans votre pays, en les classant, si possible, de la manière suivante:
 - i) catégories principales, hauturière, côtière, eau douce, etc.
 - ii) genres de poissons, baleine, hareng, morue, thon, sardine, etc.
 - iii) autres éléments de classification: par exemple, entreprises employant des salariés, entreprises familiales, entreprises coopératives, etc.
- b) dans le cas de la pêche saisonnière, l'époque de l'année et la durée normale de la saison.

2. Nombre de personnes employées dans l'industrie.

Prière d'indiquer:

- a) le nombre total des personnes employées dans l'industrie de la pêche, en spécifiant, si possible, le nombre des pêcheurs à horaire complet et à horaire partiel.
- b) le nombre des personnes occupées dans les différents types de pêche catalogués comme indiqué ci-dessus à la question 1.

3. Sociétés coopératives.

- a) Dans quelle mesure l'industrie de la pêche est-elle organisée sur une base coopérative?
- b) Prière de donner des détails sur les genres de sociétés et leur champ d'activité: achat d'engins, vente du poisson, etc.

4. Tonnage des bateaux.

Prière d'indiquer:

- a) le tonnage total des bateaux de pêche;
- b) le tonnage réparti suivant la dimension des bateaux;
- c) le tonnage réparti suivant les genres de pêche.

5. Action de l'Etat.

- a) Dans quelle mesure l'Etat subventionne-t-il l'industrie de la pêche pour la construction des bateaux, l'achat des engins, etc.?
- b) Quelles sont les administrations (Office de la pêche, etc.) qui régissent les conditions dans l'industrie de la pêche? Sont-elles nationales ou régionales? Comment sont-elles constituées?

No. 618 c. BELGIE.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Administration de la Marine

Direction de la Pêche

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 2.

SECURITE SOCIALE.

Il y a lieu de remarquer, qu'en Belgique, le pêcheur ne jouit pas, jusqu'à présent, d'un système spécial de sécurité sociale tel qu'il existe pour les marins de la Marine Marchande ou pour les ouvriers mineurs.

Des dispositions spéciales n'existent que pour les situations mentionnées sub a) d) et f).

Cela n'empêche pas, comme il sera dit, que les pêcheurs sont couverts par les diverses assurances sociales. Ils le sont cependant seulement au même titre que les travailleurs à terre, à l'exception de quelques adaptations spéciales qui seront signalées.

Un projet de statut social pour les pêcheurs est actuellement à l'étude.

a) RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR EN CAS DE MALADIE OU D'ACCIDENT ET POUR RAPATRIEMENT.

1° Accidents.

Les pêcheurs, victimes d'un accident de travail, continuent de bénéficier de l'intégralité de leurs gages dans les conditions et limites prévues par la loi sur le contrat d'engagement maritime du 5 juillet 1928 (voir sub 2°).

Lorsque ces dispositions cesseront de leur être applicables, la réparation de l'accident se fera en application de la loi du 30 décembre 1929 sur la réparation des accidents du travail, survenus aux gens de mer (voir point d) ci-dessous).

Il y a lieu de relever à ce propos que les maladies ayant leur cause directe dans un accident de travail, tombent de même sous l'application de la dite loi du 30 décembre 1929.

2° Maladies.

Le pêcheur tombé malade en service du navire, sans que sa maladie trouve sa cause directe dans un accident du travail, ne tombe que sous l'application des dispositions de la loi susmentionnée du 5 juillet 1928.

Pour l'un et l'autre cas (1° et 2°) la loi du 5 juillet 1928 prévoit les dispositions suivantes qui sont d'ordre public (a. 23):

Le pêcheur est soigné aux frais du navire (art. 80) pendant toute la durée du voyage (a. 81).

Toutefois, ces soins ne sont dus que jusqu'au retour du marin au
- port -

port d'embarquement ou dans un port du royaume, ou jusqu'à ce que la maladie soit devenue incurable ou la blessure consolidée, ou jusqu'à la guérison, si ces événements surviennent avant la fin du voyage (a. 81).

Sur attestation d'un médecin ou du consul, le pêcheur devra être laissé à terre et éventuellement hospitalisé (a. 82).

Les gages resteront dus aussi longtemps que le pêcheur malade ou blessé aura droit aux soins à charge du navire. Toutefois, si le pêcheur, débarqué à l'étranger est rapatrié guéri ou en état d'incurabilité ou de consolidation avant la fin de son voyage, il a droit à ses salaires jusqu'au jour de son retour en Belgique (a. 83).

Ces dispositions ne sont pas applicables lorsque la maladie ou les blessures sont imputables à une faute grave du pêcheur, ou si, sorti du navire sans autorisation, il est blessé à terre. Dans ce cas, les obligations de l'armateur cessent complètement au moment de son débarquement et les frais faits en conséquence peuvent être récupérés à charge du marin (a. 84).

3° Rapatriement.

Celui-ci est à la charge du navire et comprend le transport, le logement et la nourriture.

Les frais peuvent cependant être récupérés à charge du pêcheur dont question dans le dernier alinéa du 2° précédent.

b) ASSURANCE-CHOMAGE.

Les pêcheurs sont assurés contre le chômage involontaire par le Fonds provisoire de soutien des chômeurs involontaires, créé par arrêté du 26 mai 1945.

Ce fonds est alimenté par des cotisations des employeurs et des travailleurs d'une part, et par des subventions de l'Etat d'autre part.

La mission de ce fonds ne consiste pas seulement à mettre gratuitement à la disposition des travailleurs et des employeurs des services publics de placement et de recrutement (voir questionnaire 3, sub II b) i)) et à organiser des services de réadaptation professionnelle (questionnaire 3, IX, a)), mais aussi à accorder aux chômeurs involontaires et à leurs familles des allocations en espèces.

Pour être admis aux bénéfices de ces allocations, le pêcheur doit être inscrit comme demandeur d'emploi au service public de placement (a. 76).

Cette inscription n'est cependant pas requise si le pêcheur est en état de chômage partiel ou accidentel, à condition que ni l'un ni l'autre ne comporte une interruption de travail supérieure à deux semaines (a. 77). Plus spécialement il est établi que la dispense d'inscription existe pour les pêcheurs sous contrat, en chômage temporaire par suite de mauvais temps, avaries, etc. (a. 77, d).

Les pêcheurs sont considérés comme étant occupés sous le régime d'un contrat de travail par le seul fait qu'ils versent des cotisations au Fonds National de Sécurité Sociale (a. 76), dont question plus loin sub i).

Pour bénéficier il devra, outre cette condition, présenter une

- attestation -

attestation de rupture du contrat ou de chômage partiel, délivrée par l'employeur (a. 95), faire la demande d'allocation de soutien auprès de l'Administration communale ou auprès d'une organisation de travailleurs (a. 87), agréée par le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale (a. 85) et se soumettre au contrôle des chômeurs (a. 96).

L'article 3, de l'arrêté du 13 juin 1945, tenant compte de certaines difficultés de contrôle que pourrait entraîner l'exercice du métier de pêcheur qui n'est pas lié à des heures de travail régulier, donne au directeur du bureau régional du Fonds provisoire, la faculté de fixer des heures spéciales de contrôle en dérogation de celles déterminées par le Ministre (a. 96, Arr. 26 mai 1946).

Des sanctions pénales contre l'employeur et le pêcheur sont prévues (a. 98 et s.) ainsi que des exclusions du bénéfice de l'allocation, dans les cas d'abus ou de refus d'un emploi convenable qui serait offert au pêcheur chômeur.

La Direction régionale au littoral belge se fait un devoir de n'offrir aux pêcheurs inscrits que des emplois sur d'autres bateaux de pêche, un effort spécial étant fait en ce moment pour pallier à la pénurie de main-d'oeuvre qui existe pour certains types de bateaux.

Le taux quotidien de l'allocation de chômage est égal à 50 % du salaire minimum d'un travailleur adulte. Ce taux de 50 % ne sera basé que sur le salaire minimum d'un travailleur de moins de 21 ans si le chômeur est mineur d'âge et non marié (a. 78).

Ces salaires minima de base sont déterminés par le Ministre du Travail et varient selon l'importance des communes.

En supplément aux allocations chômage, il est payé des allocations familiales pour les enfants à charge du chômeur (a. 79).

En aucun cas le total de ces deux allocations ne peut dépasser $\frac{2}{3}$ d'un salaire de référence, fixé par le Ministre, majoré des allocations familiales prévues par la loi sur la matière (a. 79).

Aucune allocation n'est accordée pour un seul jour de chômage par semaine. Cet unique jour est cependant indemnisable lorsqu'il fait partie d'une période de chômage complet d'au moins 3 jours dont il constitue le premier ou le dernier jour ou lorsqu'il constitue en période de vacance annuelle, le seul jour de la semaine non couvert par le pécule de vacance (a. 81 modifié par arrêté du 18 novembre 1946).

Le paiement des allocations se fait hebdomadairement (a. 86).

c) ASSURANCE-MALADIE.

Pour les maladies qui ne sont pas assimilées aux accidents de travail, dont question ci-dessus sub a), ainsi que pour les maladies survenues aux membres de la famille du pêcheur, l'assurance obligatoire a été introduite par arrêté-loi du 21 mars 1945 pour tout travailleur tombant sous l'application du régime de la Sécurité Sociale de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944. Le pêcheur, assujéti à ce dernier arrêté-loi (voir sub i) infra) est donc de même assuré obligatoire. Il jouit dès lors des mêmes avantages que ceux alloués aux travailleurs à terre.

Le pêcheur a le libre choix de son organisme d'assurance à condition que celui-ci soit agréé par arrêté royal ou créé par arrêté
- royal -

royal (Services régionaux par province).

Les avantages accordés sont les suivants:

1^o) Intervention pour soins médicaux, fournis par le médecin dont le choix est libre.

Les barèmes des interventions sont établis par arrêté.

2^o) Indemnités pour incapacité de travail primaire.

Pendant au maximum 300 jours cette indemnité s'élève à 60 % du salaire manqué.

Un délai d'attente de 3 jours est appliqué pour les assurés sous contrat de travail, pour chaque période d'incapacité, à l'exception de celle intervenue avant le 25^{ème} jour de la reprise du travail.

3^o) Indemnité pour invalidité.

Lorsque l'incapacité se prolonge de plus de 300 jours, l'indemnité est reportée à 1/2 du salaire pour les assurés ayant charge de famille et à 1/3 pour les autres.

4^o) Frais funéraires.

L'indemnité est fixée au produit de 30 fois le salaire journalier de l'assuré.

Dans les 4 cas, les salaires qui sont pris comme base pour la fixation de l'indemnité sont établis par arrêté en tenant compte des rémunérations journalières moyennes. Ces moyennes sont déterminées sur la base des rémunérations effectives des 4 semaines précédant la maladie éventuellement augmentées du salaire fictif des journées de travail perdues au cours de ces 4 semaines par suite de maladie, chômage ou autres raisons valables d'absence au travail. Il n'est pas tenu compte du montant des allocations familiales pour le calcul de ces moyennes (cfr. infra sub h).

d) ASSURANCE-ACCIDENTS.

Les pêcheurs sont assurés contre les accidents du travail au même titre que les marins de la Marine Marchande. La loi du 30 décembre 1929 impose aux armateurs de bâtiments de pêche l'obligation d'être affiliés à la Caisse Commune de la Pêche Maritime qui assure le service des indemnités et des rentes pour les accidentés et leurs ayants droit.

La loi de 1929 a été modifiée temporairement pour la durée de la guerre par l'arrêté-loi du 23 octobre 1946 prorogé par celui du 28 février 1947 jusqu'au jour de la remise sur pied de paix de l'armée. Cette législation prévoit des indemnités dépassant largement celles allouées par la loi originale et met à charge de l'Etat les dépenses qui en résultent pour autant qu'elles dépassent le total des cotisations normales des armateurs.

Un deuxième arrêté-loi du 28 février 1947 reprend les dispositions de la loi de 1929 tout en les modifiant sur certains points, tenant compte de l'évolution des principes d'assurance sociale.

Sont considérés comme accidents du travail:

1.- Ceux survenus aux gens de mer, dans le cours et par le fait de l'exécution du contrat de travail. Jusqu'à preuve du contraire est réputé accident survenu par le fait de l'exécution du contrat, l'accident survenu à bord soit même en dehors du bord, au cours d'un travail entrepris ou commandé pour le service du navire.

- 2.- Ceux -

2.- Ceux dans les causes desquels intervient un fait de guerre soit à bord, soit à l'étranger, même en dehors du bord au cours de la période pendant laquelle le marin se trouve sous contrat d'engagement.

3.- Les maladies ayant leur cause directe dans un accident de travail.

4.- Les accidents survenus sur le chemin du travail, à la condition que - contrairement au principe, suivi pour les autres accidents, sub 1 à 3 - la victime ou ses ayants droit prouvent que l'accident est dû à un risque inhérent à ce trajet.

Le bénéfice de l'assurance s'étend aux pêcheurs des bâtiments de pêche belges, à voiles ou à propulsion mécanique, sans préjudice de la nationalité du pêcheur.

Sont, pour l'application de la loi, considérés également comme pêcheurs:

1.- Les patrons-armateurs exploitant leur propre bâtiment;

2.- Les marins qui effectuent dans le port, à bord d'un bâtiment de pêche, des travaux ou services, à condition qu'ils soient recrutés à ce moment pour participer au premier voyage de ce bateau.

Réparations du préjudice.

1.- Accident invalidité:

Sont indemnisés:

a) les frais de soins médicaux, chirurgicaux, pharmaceutiques et hospitaliers, causés par l'accident, ainsi que les appareils de prothèse et d'orthopédie.

Le libre choix du médecin est garanti.

b) La perte de la rémunération à la part ou des gages.

Ainsi qu'il a été dit plus haut sub a), cette indemnité ne commence à courir qu'après expiration de l'obligation du paiement des gages, prévue par le contrat d'engagement maritime.

A partir de ce moment et sans qu'un délai d'attente doive être passé, les indemnités sont payées par la dite Caisse Commune, à raison de:

1^o) 50 % du salaire ou profit quotidien moyen, s'il s'agit d'une incapacité temporaire et totale du travail;

2^o) 50 % de la différence entre le salaire ou le profit quotidien moyen de la victime, antérieurement à l'accident et celui qu'elle peut gagner avant d'être complètement rétablie;

3^o) 2/3 du salaire quotidien si après 28 jours l'incapacité temporaire est totale;

4^o) allocation annuelle de 2/3, d'après le degré d'incapacité, à partir du jour où l'incapacité présente le caractère de la permanence;

5^o) 80 % maximum, au cas où l'état de la victime nécessite absolument et régulièrement l'assistance d'une autre personne.

2.- Accident mortel:

1^o) indemnisation pour frais funéraires: 2.500 Frs.

2^o) une rente de taux variables aux veuves, aux enfants légitimes

ou enfants naturels reconnus jusqu'à l'âge de 18 ans, aux père et mère, aux petits enfants, aux frères et soeurs (art. 5).

La rente est calculée en tenant compte de l'âge de la victime et de l'ayant droit.

Elle n'est due aux ascendants, frères et soeurs et petits enfants qu'à condition que ceux-ci profitaient directement du salaire de la victime. Sont cependant présumés tels ceux qui vivaient sous le même toit que la victime.

Le tiers au plus du capital représentatif de la rente peut être payé en une fois à la victime, son conjoint ou ses ascendants; c'est le juge de paix qui statue sur cette demande (art. 6).

Les rentes sont payées trimestriellement par quart et à termes échus (art. 8).

La loi limite la cessibilité et la saisissabilité des indemnités aux seuls cas suivants:

- a) pour cause d'obligation alimentaire;
- b) pour obligations envers les organismes d'assurance contre maladie et invalidité habilités aux fins de l'exécution de la législation sur l'assurance obligatoire maladie (cfr. supra, sub c). (art. 9).

La défense de cumul des indemnités et allocations de plusieurs victimes au profit d'une même personne, contenue dans la loi de 1929 à son article II, n'est plus maintenue dans la loi modifiée par l'arrêté-loi du 28 février 1947.

Le salaire ou profit annuel moyen servant de base à la fixation de l'allocation des rentes ou indemnités sera fixé par arrêté royal.

Le salaire ou profit quotidien moyen s'obtient en divisant par 365 le salaire ou profit annuel ainsi établi.

Lorsque le salaire ou profit annuel moyen dépasse 60.000 Frs il n'est pris en considération, pour la fixation des indemnités, qu'à concurrence de cette somme.

Dans le cas où la victime n'a pas atteint ses 21 ans, l'indemnité sera calculée sur la base du salaire ou profit moyen prévu pour le pêcheur moyen de même grade employé à bord d'un navire de la même catégorie (art. 7).

Charges des allocations:

En principe, les allocations sont à charge des armateurs par l'intermédiaire de la Caisse Commune qu'ils alimentent par des cotisations.

En cas de déficit de la caisse, il y a lieu de faire une distinction:

Dans la section "risques ordinaires" de la Caisse, le déficit sera comblé par l'Etat au moyen d'avances récupérables dans un délai de 10 années (art. 20 in fine).

Dans la section "risques de guerre" de la Caisse, la garantie de l'Etat jouera à condition qu'au cours des années bénéficiaires la dite section ne fera pas la répartition des bénéfices entre les affiliés (art. 23 in fine).

Cotisations des armateurs:

Celles-ci consistent, en risques ordinaires, en un pourcentage sur le produit brut de la vente des pêches, dont le taux est fixé par arrêté royal sur avis du Conseil d'administration. Est produit brut: le produit total de la vente sans déduction d'aucune sorte (art. 21).

Pour la section "risques de guerre", la cotisation fixe est de 25 Frs par homme embarqué et par an et la prime d'assurance est établie par le Ministre des Communications sous forme d'un pourcentage sur le produit brut.

Les pêcheurs sont représentés au Conseil d'administration de la Caisse Commune par parité avec les employeurs.

e) L'ASSURANCE-VIEILLESSE.

Jusqu'à ce jour, il n'existe pas encore une loi spéciale pour les pêcheurs, relative à l'assurance en vue de la vieillesse et du décès prématuré, telle qu'elle a été mise en vigueur pour les marins de la Marine Marchande.

Les pêcheurs sont soumis à la loi générale de 1937 modifiée successivement et coordonnée par arrêté du Régent du 12 septembre 1946 relative à l'assurance obligatoire des salariés.

Le patron propriétaire ne tombe donc pas obligatoirement sous l'application de cette loi. Il peut cependant en bénéficier s'il effectue librement des versements.

La pension est formée à parts égales par des cotisations de l'employeur et du salarié, sur la base de rémunérations maxima. Les cotisations doivent être retenues d'office par l'employeur sous peine de sanctions.

Les versements sont destinés à assurer:

- a) une rente viagère de vieillesse au profit du salarié, prenant cours au choix de l'assuré, à son anniversaire entre 60 et 65 ans.
- b) une rente viagère de veuve au profit de l'épouse, pourvu que le mariage ait été contracté avant l'entrée en jouissance de la rente, prévue au sub a) ci-dessus. Le taux de cette rente est fixé d'après l'âge de l'époux au jour de son décès et tenant compte de l'égalité ou de la différence d'âge entre les deux époux.

Avantages accordés:

à l'assuré:

- 1.- En plus de la rente viagère de l'assuré, constituée par ses versements personnels et ceux de l'employeur, il est alloué:
 - 2.- Une contribution de l'Etat, égale à 50 % du montant de cette rente;
 - 3.- Une majoration de rente de vieillesse aux assurés ayant atteint l'âge de 65 ans, à charge de la Caisse Nationale des Majorations de Rentes de Vieillesse et de veuve et des allocations d'orphelins;
 - 4.- Un complément de pension à partir de la 65ème année de l'assuré auquel une majoration de rente est accordée sans enquête.
- Ce complément s'élève à 11.200 Frs par an pour les mariés et à 7.500 Frs pour les autres.

à la veuve:

- 1.- la rente viagère constituée par les versements du conjoint et de son employeur;
- 2.- la contribution de l'Etat, prévue pour l'assuré est réversible au profit de la veuve dans les mêmes proportions que celles appliquées pour le taux de la rente viagère de la veuve;
- 3.- la majoration de rente de veuve pour les veuves des assurés nés de 1867 à 1907, dont le montant est fixé par la loi et peut être modifié par arrêté royal. Ce montant diffère selon les années de la naissance de l'assuré;
- 4.- le complément de pension, à partir de l'âge de 55 ans aux veuves non remariées qui remplissent certaines conditions;
- 5.- l'allocation d'orphelins par enfant âgé de moins de 16 ans qui était à charge de l'assuré au moment de son décès.

La limite d'âge est portée à 18 ans quand l'enfant fréquente régulièrement les cours d'un établissement d'enseignement professionnel ou général ou lorsqu'il est lié par un contrat d'apprentissage reconnu et contrôlé par le gouvernement (cfr. questionnaire 3, point 9).

Cas spécial:

Lorsque l'assuré est célibataire, veuf ou divorcé, le capital assuré en vue de la constitution de la rente viagère de la veuve reçoit les destinations suivantes:

- 1^o) si l'assuré décède avant d'être entré en jouissance de sa rente de vieillesse, la 1/2 de ce capital est attribuée à ses descendants ou, à leur défaut, à ses ascendants.
- 2^o) si l'assuré entre en jouissance de sa rente de vieillesse, ce capital est versé au Fonds des Veuves et des Orphelins.

Organismes:

- 1^o) Le service des rentes est assuré par la Caisse Générale d'Epargne et de Retraite.
- 2^o) Des organismes mutuels ou caisses de pensions, librement choisis par l'assuré libre ou par l'assuré obligatoire, désirant faire des versements complémentaires, peuvent être reconnus pour assurer le service des versements à la Caisse Générale.
- 3^o) La Caisse Nationale des Majorations de Rentes de Vieillesse et de Veuve et des Allocations d'Orphelins.
- 4^o) Les Commissions d'appel chargées de statuer sur les appels des décisions prises en première instance.
- 5^o) La Commission Supérieure des pensions de vieillesse, chargée de réformer les décisions en violation des dispositions légales et réglementaires, de statuer définitivement sur les demandes de paiement de capital en remplacement de la rente à la veuve au cas où l'époux était décédé avant l'entrée en jouissance de sa rente, et de donner avis au Ministre sur toute proposition d'assurance-décès introduite au profit des personnes non comprises parmi celles déterminées par arrêté royal.

Tous ces organismes, sauf celui sub 2^o), relèvent de l'Etat. Seul, dans la Commission Supérieure, des représentations des mutualités sont prévues.

f) SYSTEMES FACULTATIFS D'ASSURANCE GLOBALE OU DES CONVENTIONS S'AJOUTANT A a), b), c), d), e).

Néant.

g) REPARATION EN CAS DE NAUFRAGE OU DE PERTE DES EFFETS.

La question est réglée par la loi du 5 juin 1928.

Il y a lieu de distinguer les cas suivants:

1^o) Perte de gages ou de rémunération:

- i) pendant la durée présumée du voyage;
- ii) pendant le chômage qui suit le naufrage.

2^o) Perte des effets.

1^o) Perte de gages ou de rémunération.

i) Pendant la durée du voyage: L'article 53, qui est d'ordre public, met à charge de l'armateur le paiement des gages de l'équipage jusqu'au jour du sinistre, indépendamment de la perte de vies humaines pendant le naufrage.

L'application de ce principe présente évidemment des difficultés d'application à la pêche, puisque la majorité des gages y est payée en pourcentage sur le produit brut de la vente. Le montant de ce produit, n'existant pas en cas de naufrage, la Commission Paritaire de la Pêche a décidé d'établir à 200 Frs par jour en mer.

ii) Pendant le chômage qui suit le naufrage: Le dit article 53 oblige l'armateur de verser aux survivants du naufrage une indemnité calculée, pour la période effective de chômage, au taux du salaire moyen des pêcheurs d'une catégorie correspondante rémunérés au mois. Cette indemnité ne peut cependant en aucun cas dépasser la valeur de deux mois de gages.

Pour la facilité d'application, la Commission Paritaire de la Pêche a fixé cette indemnité à 200 Frs par jour.

2^o) Perte ou destruction d'effets.

Celles-ci sont à charge de l'armateur si la cause se trouve dans un naufrage, un incendie à bord ou tout autre cas fortuit ou de force majeure (art. 44).

En présence de la difficulté d'établir la valeur des effets à bord de chaque homme d'équipage, la Commission Paritaire de la Pêche a fixé des valeurs forfaitaires dont le montant varie d'après trois catégories de bateaux:

1. Types de bateaux I et II.
2. Types de bateaux III et IV.
3. Type de bateau V.

et, sauf pour les types I et II, d'après les fonctions du personnel à bord.

Les montants établis subissent une déduction de 25 % pour usure après en avoir déduit la valeur des effets sauvés.

Ces valeurs forfaitaires sont sujettes à péréquation chaque fois que cette nécessité se présente. Etablies en 1939, elles ont été augmentées de 5,5 % en 1946.

- h) ALLOCATIONS -

h) ALLOCATIONS FAMILIALES.

Cette question est traitée sous la rubrique "Sécurité Sociale", pour les raisons énoncées au questionnaire I, sub II, i), notamment parce qu'elles ne constituent pas un élément inhérent au salaire et qu'elles ne sont pas payées par l'employeur.

Deux régimes ont été institués en Belgique:

celui des allocations aux salariés et

celui des allocations aux travailleurs indépendants ou non-salariés.

L'un ou l'autre est applicable au pêcheur, selon que celui-ci est considéré comme salarié ou comme associé.

Sont présumés - juris et de jure - travailler en association et dès lors bénéficiaires des allocations pour travailleurs indépendants (Loi du 10 juin 1937), les pêcheurs qui se livrent exclusivement à la pêche à la crevette par un travail commun dont les bénéfices et les pertes éventuels sont partagés entre les membres de l'équipage.

Sont présumés - juris tantum - travailler en association (Loi 10 juin 1937), les pêcheurs ne se livrant pas à la pêche à la crevette mais travaillant à la part à bord de bateaux dont le patron-pêcheur ou éventuellement la veuve de celui-ci soit propriétaire ou armateur.

La preuve contraire à la présomption est établie d'office par le fait d'être assujetti à la législation sur la Sécurité Sociale dont question plus loin sous i).

Tous les autres pêcheurs sont bénéficiaires des allocations familiales pour salariés (Loi 4 août 1930, coordonnée par arrêté royal du 19 décembre 1939, complétée et modifiée par arrêté du Régent du 29 décembre 1944 et par les arrêtés-lois des 22 et 23 novembre 1945, 21 août 1946 et 18 novembre 1946).

Tous les pêcheurs étant assujettis à la Sécurité Sociale, cette dernière législation leur est appliquée. La seule exception reste jusqu'ici: les pêcheurs à la crevette. Le nombre des pêcheurs se livrant exclusivement à la pêche aux crevettes, étant restreint et la modification de la législation dans le sens d'une présomption juris tantum étant imminente, il ne sera traité ici que de l'allocation familiale d'après la dite loi de 1930.

Même si le pêcheur est réellement administrateur ou gérant, ou parent de l'armateur jusqu'au 3ème degré, mais qu'il est soumis à la Sécurité Sociale comme travaillant à bord d'un bateau de pêche, il sera considéré comme bénéficiaire de la loi générale sur les allocations familiales.

L'employeur doit verser des cotisations, à destination des allocations à une Caisse de Compensation pour allocations familiales libre, reconnue par l'Etat, ou à la Caisse Auxiliaire de Compensation de l'Etat.

Dans ce but, il doit être affilié à une de ces caisses et lui faire parvenir la déclaration des jours de prestations de travail de son personnel.

Bénéficiaires:

Dans le sens strict du mot, sont bénéficiaires les enfants au

- profit -

profit desquels l'allocation est payée.

En principe, cette allocation est due tout au moins jusqu'à l'âge de 14 ans de ces enfants. Elle reste cependant redevable au profit des enfants jusqu'à leur 18ème année au cas où ils suivent des cours dans des écoles professionnelles ou autres, ou bien - sous certaines conditions - s'ils sont engagés dans un contrat d'apprentissage dont l'application est contrôlée par l'Etat. Enfin, aucune limite n'est imposée pour les enfants qui sont physiquement ou mentalement incapables de travailler.

L'allocation est redevable au profit des enfants légitimes ou naturels, des enfants abandonnés pris en charge, des petits-enfants et des frères et soeurs.

Ayants droit sont les travailleurs - ou ceux qui leur sont assimilés - dont le travail donne lieu à l'allocation.

Ont droit à l'allocation, les travailleurs de nationalité belge qui sont au service d'un employeur ayant sa résidence ou son siège social en Belgique, soit que le travail est fourni en Belgique, soit à l'étranger.

Les Caisses sont autorisées à assimiler aux Belges les travailleurs de nationalité étrangère.

Le paiement de l'allocation n'est cependant pas toujours effectué aux ayants droit. Il se fait aux personnes qui supportent réellement la charge de l'entretien et de l'éducation des bénéficiaires et qui de ce fait reçoivent l'allocation du chef du travail de l'ayant droit.

Les allocations comportent: l'allocation familiale proprement dite, les primes de naissance et d'autres avantages.

i) Allocations familiales:

Le montant de celles-ci est d'un taux croissant par enfant. Ce n'est qu'à partir du 5ème enfant que le taux reste le même pour ceux qui suivent.

Elles sont calculées par jour de prestation de travail. Lorsque, au cours d'un mois, le nombre des journées de travail effectivement fournies par une personne, s'élève à 23 au moins, l'allocation journalière est remplacée, dans les mêmes proportions, par une allocation forfaitaire mensuelle.

Sont assimilés aux journées de travail: les jours d'interruption du travail pour cause de maladie ou d'accident, les vacances légales et les jours fériés avec salaire.

Ainsi qu'il a été dit au 1^r questionnaire, sub 2, i), les allocations ne peuvent être considérées en aucune façon comme constituant un complément au salaire. Il ne peut en être tenu compte pour le calcul d'un salaire minimum qui serait établi, pour certains buts, soit par la loi, soit par les commissions paritaires.

ii) Attribution de primes de naissances:

Ces primes sont plus élevées à l'occasion d'une première naissance.

iii) D'autres avantages peuvent être octroyés par les Caisses de Compensations qui ont un solde bénéficiaire.

Des sanctions pénales et administratives sont prévues contre l'employeur et les caisses qui se dérobent à l'application intégrale

- des -

des dispositions légales. Le contrôle de l'Etat à tous les degrés est prévu.

Les contestations entre les caisses et les ayants droit seront jugées soit par des commissions arbitrales, soit par des commissions de conciliation, soit par le conseil des prud'hommes ou par le juge de paix.

i) OFFICE NATIONAL DE SECURITE SOCIALE.

Sans préjudice de l'application des dispositions exposées plus haut sous les rubriques c) e) et h) de ce questionnaire et sous la rubrique I du questionnaire 3, le législateur belge a voulu garantir l'application de celles-ci, en simplifiant surtout le régime des cotisations, et renforcer ou généraliser les avantages déjà accordés par les lois sociales.

Dans ce but, l'Office National de Sécurité Sociale a été institué par arrêté-loi du 28 décembre 1944. Celui-ci a comme mission de recueillir et de répartir le produit des cotisations imposées aux employeurs et travailleurs, afin de porter à un niveau minimum convenable les pensions de vieillesse, d'instituer un régime d'assurance obligatoire en cas de maladie et d'invalidité, de contribuer à la constitution d'un fonds provisoire de soutien des chômeurs, d'améliorer le régime des allocations familiales et d'assurer le paiement des salaires correspondant aux vacances annuelles.

Les dispositions de l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 sont applicables à tous les travailleurs et employeurs liés par un contrat de louage de service, à l'exception de ceux pour lesquels un office special a été institué, entre autres pour les armateurs et marins de la Marine Marchande.

Par arrêté du Régent du 3 janvier 1946, la Sécurité Sociale a été appliquée également aux travailleurs et employeurs liés par un contrat d'engagement pour la pêche maritime.

Chaque employeur est tenu de demander son inscription à cet Office et de verser une cotisation globale, représentant un pourcentage des rémunérations, pour l'application de différentes lois sociales. La dite cotisation est partiellement à charge de l'employeur et partiellement à charge du travailleur dans les proportions suivantes:

Cotisation pour	% Total	dont à charge:	
		du travailleur	de l'employeur
Pension de vieillesse	7,00	3,50	3,50
Maladie - invalidité	6,00	3,50	2,50
Chômage	2,00	1,00	1,00
Allocations familiales	6,00	-	6,00
Vacances annuelles	2,50	-	2,50
Rééquipement	1,50	-	1,50
	25,00	8,00	17,00

Les dispositions des lois, relatives aux institutions, mentionnées ci-dessus dans la première colonne, concernant le paiement des cotisations, sont satisfaites par le paiement des cotisations à l'Office.

L'employeur est responsable du paiement de la cotisation ouvrière comme de la sienne propre. Il les remet trimestriellement à l'Office.

L'employeur retient du montant de la rémunération des travailleurs les % prévus à leur charge.

Le non-paiement entraîne des sanctions pénales et pécuniaires et ne peut préjudicier au travailleur.

Les pourcentages, repris plus haut, sont calculés sur le montant brut de la rémunération du travailleur, sans toutefois qu'il soit tenu compte de la fraction de rémunération dépassant 4.000 Frs par mois.

Le Roi peut cependant modifier ce montant de la limite de 4.000 Frs et, par une adaptation de ce maximum, déterminer les limites à observer pour le calcul des cotisations, lorsque la rémunération porte sur une période de travail inférieure ou supérieure à un mois.

Par arrêté du 4 janvier 1946, les cotisations des armateurs et des pêcheurs sont calculées sur des rémunérations forfaitaires journalières de 200 Frs, à l'exclusion de celles du mousse-apprenti, pour lequel la base forfaitaire est établie à 75 Frs.

La répartition de la cotisation globale, versée par l'employeur, sur les différents organismes chargés de l'application des lois sociales, se fait par l'Office National de Sécurité Sociale.

De son côté l'employeur est obligé de délivrer aux travailleurs un acquit du paiement des cotisations que ceux-ci pourront présenter aux organismes compétents pour bénéficier des avantages des lois sociales.

Les travailleurs, tant que les employeurs, sont représentés dans le Conseil d'Administration de l'Office par des délégués des organisations interprofessionnelles les plus représentatives.

D'autre part, une Commission Consultative pour l'application de la Sécurité Sociale des pêcheurs est formée et compte des délégués des armateurs et des pêcheurs.

Il est à remarquer que l'assurance contre les accidents du travail n'est pas englobée dans ce système de cotisation unique.

Pour faciliter la besogne des employeurs, il est prévu que des Secrétariats Sociaux, créés par les intéressés, peuvent être reconnus par le Ministre du Travail et de la Prévoyance Sociale, dans le but de remplir les formalités de recueillir et verser les cotisations. Ces secrétariats reprennent toutes les obligations des employeurs qui leur ont donné mandat.

No. 618 d. BELGIE.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Administration de la Marine

Direction de la Pêche

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 3.

CONDITIONS GENERALES D'EMPLOI ET DE BIEN-ETRE

I.- CONGES PAYES.

a) Durée du congé annuel.

Ainsi qu'il a été dit au V b) du questionnaire no 1, les pêcheurs jouissent d'une période d'environ 15 jours pendant laquelle le bateau subit une révision complète. Ce congé forcé, comme tel, n'est cependant pas payé.

En application de l'arrêté-loi sur les vacances annuelles du 3 janvier 1946, l'arrêté du 18 novembre 1946 a confirmé la proposition de la Commission Paritaire de la Pêche tendant à fixer la période des vacances légales pour les pêcheurs entre Pâques et le 31 août, celle-ci correspondant en général avec cette période de révision des bateaux.

La durée de ces vacances payées varie d'après le nombre de jours de prestations de travail effectuées au cours de l'année sociale. Le maximum de jours de congé est fixé à 6, à l'exception de ceux accordés aux pêcheurs n'ayant pas atteint l'âge de 18 ans, pour lesquels le maximum est porté au double.

Dans le but d'éviter des difficultés de contrôle sur les jours de prestations de travail, l'arrêté prénommé a fixé les modalités de calcul du nombre des jours de congé comme suit:

La rémunération annuelle effective est divisée par le salaire forfaitaire journalier, fixé, pour l'application de la Sécurité Sociale (questionnaire 2, sub i), par arrêté ministériel du 4 janvier 1946.

Le quotient ainsi obtenu donne le nombre de jours de prestations de travail. L'arrêté du 3 janvier 1946 sera appliqué sur la base de ce montant.

Notamment:

pour + de 275 jours de prestations: 6 jours de vacances payées.

de 226 à 275	"	"	"	:	5	"	"	"	"
de 176 à 225	"	"	"	:	4	"	"	"	"
de 126 à 175	"	"	"	:	3	"	"	"	"
de 76 à 125	"	"	"	:	2	"	"	"	"
de 26 à 75	"	"	"	:	1	"	"	"	"
de 15 à 25	"	"	"	:	$\frac{1}{2}$	"	"	"	"

La rémunération de vacances est égale au produit de la multiplication du nombre de journées de vacances auxquelles le travailleur a droit par les taux forfaitaires fixés par l'arrêté ministériel susvisé du 4 janvier 1946.

b) Vacances légales et autres.

L'octroi des vacances pour les durées mentionnées ci-dessus est imposé aux employeurs par l'arrêté-loi du 3 janvier 1946 qui prévoit des sanctions pénales.

Le paiement des cotisations aux Caisses pour les vacances annuelles se fait par l'intermédiaire de l'Office National de Sécurité Sociale (dont il est traité au questionnaire 2, sub i) et est à charge de l'employeur.

Comme il a été dit plus haut (questionnaire 1, sub V b) des congés payés supplémentaires ne sont pas exclus à bord des bateaux du type IV tandis que les pêcheurs du type V, étant rémunérés en gages fixes par mois, jouissent en fait également de congés payés, chaque fois qu'ils restent au port, sans devoir fournir des prestations à l'armateur.

c) Octroi de salaires pendant huit jours fériés.

L'arrêté-loi du 28 février 1947, modifiant ceux des 7 février et 7 octobre 1946, rend obligatoire le repos payé des travailleurs pendant 8 jours fériés, fixés par arrêté royal et coïncidant avec des jours fériés autres que les dimanches.

Les jours fériés ne doivent pas nécessairement être les mêmes pour chaque profession. Sur avis des Commissions Paritaires il pourra être dérogé par arrêté royal à ceux fixés pour la généralité des travailleurs.

Il est interdit de faire ou de laisser travailler durant les jours fériés, sauf pour les professions qui ne sont pas soumises à la législation sur le travail dominical, tel que c'est le cas pour la pêche maritime.

Pour ces derniers cas, un arrêté royal pourra cependant régler les modalités d'octroi du congé compensatoire dont bénéficieront les personnes qui ont été occupées durant un jour férié.

La rémunération pour le jour férié est le salaire journalier normal dont les éléments seront déterminés par arrêté royal.

Jusqu'à cette date (17 avril 1947) les modalités générales n'ont pas encore été prises et des adaptations au cas spécial des pêcheurs n'ont pas encore été proposées par la Commission Paritaire de la Pêche.

L'application de la loi est sanctionnée pénalement.

II.- CONTRATS ET CONDITIONS D'ENGAGEMENT.

a) Types de contrats.

A la pêche il n'existe pas de contrats types écrits. Le rôle d'équipage tient lieu de contrat. Les conditions sont établies suivant les types de bateaux, ainsi qu'il a été exposé au questionnaire i, sub I, et selon les usages (voir e.a. questionnaire 1, sub III & IV).

La loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime est applicable.

- b) Conditions -

b) Conditions d'engagement.

i) Méthodes d'engagement:

Légalement, l'engagement comprend les opérations du recrutement et de l'enrôlement (a. 9, Loi 5 juin 1928).

En général, le recrutement se fait par l'embauchage direct par l'armateur. Ce n'est qu'exceptionnellement que l'intervention du bureau de placement du Fonds Provisoire du Chômage (voir questionnaire 2, sub b) est sollicité.

Aucune opération de recrutement ne peut donner lieu, à charge du marin, au paiement d'une rémunération quelconque (art. 12 *ibid*).

Sont seuls autorisés à procéder au placement des marins, les bureaux de placement sans but lucratif (ils n'existent pas à la pêche) et les bureaux officiels de placement notamment ceux du Fonds de Chômage (art. 11 *ibid*).

ii) Examen médical:

A la première admission, le pêcheur doit subir avec succès un examen médical établissant que l'embarquement du marin ne présente aucun danger pour sa propre santé ou pour celle de l'équipage. L'examen est aux frais de l'armateur (art. 21 *ibid*).

En général, cette visite médicale est très peu pratiquée dans l'industrie de la pêche.

iii) Age d'admission minimum (art. 19 *ibid*).

Pour le service de pont:

14 ans pour les mousses.

18 ans pour les matelots légers (L. 23 septembre 1931).

21 ans pour le patron pêcheur.

16 ans pour le télégraphiste.

Pour le service de la machine: 18 ans.

iv) Qualifications pour l'admission en général ou pour l'accession aux diverses catégories de pêcheurs:

Les mousses ne peuvent être enrôlés - sauf dérogations accordées par le Commissaire Maritime - s'ils n'ont fréquenté les cours complets d'une école de pêche ou s'ils ont quitté celle-ci depuis plus d'une année (L. 23 septembre 1931).

Les patrons pêcheurs ainsi que les motoristes ou machinistes, ne peuvent être enrôlés en cette qualité s'ils ne sont en possession d'un brevet ou d'une licence définitive tenant lieu de brevet (voir plus loin, sub IX).

En pratique, la réglementation provisoire de 1922 concernant les licences accordées aux pêcheurs n'ayant plus l'âge de passer des examens, a été maintenue dans beaucoup de cas, par suite du manque de personnel formé par des écoles de pêche.

En ce qui concerne l'accession aux diverses catégories, c'est le patron pêcheur qui, dans les limites énoncées ci-dessus, juge personnellement de la qualité de son personnel et des fonctions qu'il peut leur confier.

V) Préavis de renvoi:

La loi du 5 juin 1928 mentionnée plus haut, prévoit la fin du

- contrat -

contrat d'engagement maritime e.a. par le congé régulièrement donné par une partie à l'autre (art. 89 - 90) et stipule que ce congé est soumis à un préavis si le contrat est conclu pour une durée indéterminée. Ce préavis ne peut être inférieur à 24 heures pour la navigation au cabotage et à 48 heures pour la navigation au long cours (art. 92). La dénonciation, faisant courir le délai de préavis, a lieu soit par déclaration écrite, soit par une déclaration verbale en présence de témoins. Elle est inscrite au journal de bord (art. 96).

La plupart des rôles d'équipages des bateaux de pêche des types I, II et III prévoient cependant le droit de dénonciation sans aucun délai de préavis, l'art. 92 n'étant pas d'ordre public. Ce n'est que pour l'équipage des bateaux du type V qu'un préavis de 24 heures est prévu dans le contrat. Ce préavis commence à courir 24 heures avant le départ du bateau du port d'attache.

III.- CONVENTIONS COLLECTIVES.

a) Organisations professionnelles.

Les employeurs sont groupés d'après les types de bateaux qu'ils exploitent en associations d'armateurs de:

- 1^o) la pêche côtière.
- 2^o) la pêche moyenne.
- 3^o) la pêche hauturière.

Ces groupements libres sont respectivement fédérés en un groupement unique pour chacune de ces 3 catégories. La Production, dans son ensemble, est représentée par le groupement de la Production qui est membre de la Fédération Nationale de la Pêche, de l'Industrie et du Commerce du poisson.

Les travailleurs sont organisés dans leurs syndicats dont deux représentent 60 % de la totalité des pêcheurs. On estime à 40 % le nombre de pêcheurs qui ne sont pas affiliés à une organisation de travailleurs.

Les organisations d'armateurs de la petite pêche comptent quelques pêcheurs salariés, mais leur nombre est plutôt restreint.

b) Conditions d'emploi collectives.

Ce n'est qu'à la pêche hauturière (type V) qu'on rencontre des conditions d'emploi qui peuvent être considérées comme telles. Elles ne sont pas le résultat de conventions collectives proprement dites, mais d'ententes loyales entre les grands armements de cette catégorie.

IV.- LOGEMENT A BORD.

Règlement concernant:

a) L'emplacement des postes d'équipage.

Seule réglementation prévue: l'article 147 de l'arrêté royal du 20 novembre 1920, complété par celui du 7 décembre 1920, prescrit que le logement de l'équipage doit être séparé des autres locaux quelconques par des ponts et des cloisons étanches ou convenablement calfatés.

b) L'espace minimum prévu pour chaque homme ou pour le couchage.

Voir sub e) ci-dessous.

c) Les installations sanitaires.

L'article 151 de l'arrêté royal, cité plus haut, impose certaines conditions d'hygiène concernant les lieux d'aisance.

L'article 152 impose la présence à bord de médicaments, désinfectants et objets nécessaires aux soins des malades ainsi que d'une instruction relative à leur emploi.

L'arrêté ministériel du 23 novembre 1920 prescrit l'établissement à bord de caisses ou armoires à médicaments. Le contenu obligatoire de ces caisses ou armoires est établi par arrêté ministériel du 8 juin 1938.

Le contrôle de ces caisses doit se faire tous les six mois par le médecin du service d'inspection.

L'article 154 prescrit des mesures sanitaires pour les réservoirs à eau douce. Ceux-ci doivent être en tôle, enduits à l'intérieur d'un relèvement en ciment ou d'une autre matière convenable. A bord des bateaux de pêche opérant avec salaison à bord, l'emploi de barriques neuves peut cependant être autorisé. Ces réservoirs ou barriques doivent être munis de tuyaux de sonde et d'air, d'un bouchon de vidange et d'un trou de visite.

L'approvisionnement d'eau potable doit être au moins de 4 litres par personne et par jour.

d) Le chauffage et la ventilation.

L'installation de poêles à combustion lente dans les locaux habités est interdite (art. 150).

L'Inspection maritime veille particulièrement à l'aménagement de l'aération et de la ventilation parfaites (art. 149 et 151).

e) Les couchettes, la literie, les armoires, etc.

La loi sur le contrat d'engagement maritime ne prévoit (art. 43) que l'obligation pour l'armateur de fournir à bord du bateau un logis bien installé, proportionné au nombre des occupants et exclusivement réservé à leur usage.

La fourniture de couchage n'incombe pas à l'armateur, sauf stipulation contraire.

f) Les ustensiles de table.

Pas de règlements.

V.- NOURRITURE.

a) Normes minima.

La loi sur le contrat d'engagement maritime prévoit l'organisation, par arrêté royal, d'un contrôle sur les vivres. Pour les marins pêcheurs, ce contrôle n'a pas encore été organisé.

Il est prévu que la nourriture doit être saine, variée, suffisante et de bonne qualité (art. 40).

Une liste des rations minima pour un voyage avait été établie par la Commission Paritaire. Elle ne peut être suivie en ce moment par suite des difficultés d'approvisionnement.

Actuellement, des rations supplémentaires de certains produits d'alimentation de base sont octroyées aux pêcheurs par journée en mer.

- b) Fourniture -

b) Fourniture des vivres par l'équipage.

A bord des bateaux des types I et II, chaque homme de l'équipage fournit sa propre nourriture.

Pour les équipages des bateaux des types III et IV, l'achat des vivres se fait en commun et chaque membre paie sa quote-part.

Sur les bateaux du type V, le cuisinier fait les achats de vivres. Chaque homme reçoit 50 Frs par jour de mer de l'armement (voir questionnaire I, II j).

c) Cuisiniers.

Pas de qualifications spéciales requises.

Sur les types I et II ne fonctionne pas de cuisinier.

A bord des bateaux des types III et IV, c'est le motoriste qui généralement s'occupe de la préparation de la nourriture.

Sur les navires du type V, un cuisinier est enrôlé.

d) Conservation des aliments.

L'arrêté royal du 22 novembre 1920 sur la sécurité maritime impose l'aménagement de compartiments spéciaux pour l'arrimage des vivres en vue de garantir leur conservation (art. 155).

D'autre part, la présence de glace artificielle à bord des bateaux de pêche facilite cette conservation.

VI.- SOINS MEDICAUX.

Les premiers soins médicaux sont donnés par le patron pêcheur. Dans le but de lui faciliter la tâche, l'arrêté ministériel du 8 juin 1938 donne des instructions sur l'emploi des médicaments dans les cas d'accidents ou de maladies les plus courants qui se présentent à bord des bateaux de pêche. Ce même arrêté prescrit d'ailleurs obligatoirement une série de médicaments et de cartouches de pansement qui diffère selon le nombre de jours que le bateau reste régulièrement en mer.

Le garde-pêche dispose en permanence d'un médecin pour les cas où une intervention de médecin serait urgente à bord d'un bateau de pêche.

VII.- SECURITE.

a) Bateaux de sauvetage.

Le règlement sur la sécurité maritime (A.R. 22 novembre 1920) prescrit une ou deux embarcations à bord des bateaux de pêche de moins de 100 Tonnes.

Pour les bateaux de plus de 100 Tonnes, une classification est faite. Le nombre de bateaux de sauvetage est proportionnel au nombre d'unités de l'équipage (art. 33).

Les capacités et les surfaces des embarcations sont déterminées sur la base de principes généraux énoncés par le dit règlement (art. 37).

L'équipement des bateaux de sauvetage est prévu explicitement dans le règlement (art. 39).

b) Les installations de radiotélégraphie.

Le règlement sur l'inspection maritime ne prévoit pas l'obligation d'avoir ces installations à bord des bateaux de pêche.

En fait, un grand nombre de chalutiers disposent cependant de postes récepteurs et même émetteurs et tombent ainsi sous l'application de mesures réglementaires concernant la licence et l'aménagement des cabines (art. 65 et s.).

c) Autres dispositifs de sécurité pour les pêcheurs.

- 1°) Minimum 2 bouées de sauvetage (art. 40) et minimum 1 flotteur individuel par homme d'équipage, plus un flotteur en réserve (art. 41).
- 2°) Appareils extincteurs d'incendie (art. 56 modifié par arrêté royal du 25 janvier 1928): à bord des bateaux de moins de 40 C.V. 1 appareil; à bord des autres, 2 appareils ou plus.
- 3°) Pompes d'épuisement (art. 52).
Une pompe mécanique et une pompe à bras.
- 4°) Feux et fanaux de navigation (art. 59) prescrits par le règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer. Deux jeux de feux sont obligatoires. Lampes électriques et lampes à pétrole.
- 5°) Appareils pour signaux phoniques (art. 60).
- 6°) Installation d'appareils pour signaux d'appel urgent (art. 61).
Feux pyrotechniques, fusées, torches.
Contrôle annuel des pièces pyrotechniques.
- 7°) Cartes marines (art. 62).
- 8°) Compas compensé et boussole de réserve.
Inspection de ceux-ci par un spécialiste sous contrôle de l'Inspection maritime (art. 62).
- 9°) L'appareil porte-amarres, pourvu de 2 lignes de rechange est obligatoire à bord des chalutiers de plus de 95 T.B. (art. 35).

VIII.- BIEN-ETRE.

a) Divertissements à bord.

Ni pendant l'exercice de la pêche, ni pendant la navigation vers les lieux de pêche, le pêcheur ne dispose de beaucoup de temps pour se divertir. A bord des grands chalutiers l'audition de la radio trouve un certain succès.

b) Bibliothèques.

Quoiqu'il existe une bibliothèque ambulante des aumoniers du travail, celle-ci a très peu d'amateurs parmi les pêcheurs vu le peu de temps dont ceux-ci disposent.

IX.- FORMATION PROFESSIONNELLE ET BREVETS DE CAPACITE.

a) Dispositions prévoyant la formation.

La loi du 23 septembre 1931 a prévu l'obligation de recruter des apprentis-mousse qui ont suivi les cours d'une école professionnelle de la pêche (voir questionnaire 1, sub IV).

L'Etat accorde des subsides aux 4 écoles de pêche de jour et aux 6 écoles de pêche du soir, jusqu'à 50 % de leurs frais d'administration. Celles-ci sont également subsidiées par les administrations provinciales et communales.

D'autre part, une section Pêche existe dans l'école de navigation de l'Etat pour les jeunes pêcheurs qui préfèrent suivre l'enseignement donné par l'Etat.

Par arrêté royal de 1906, l'oeuvre Royale de l'Ibis a été constituée en internat pour la formation d'orphelins de pêcheurs. En 1924, l'Etat a pris entièrement à sa charge la formation par cette école de jeunes gens de parents nécessiteux ou de familles nombreuses.

Aucune de ces écoles ne peut délivrer des diplômes de capacités, mais toutes elles donnent des cours préparant aux examens qui ont lieu annuellement devant un jury central de l'Administration de la Marine qui est seule compétente à octroyer des diplômes ou brevets.

La formation professionnelle est basée sur l'enseignement théorique et sur des travaux pratiques. Deux écoles disposent de bateaux de pêche permettant l'instruction pratique en mer.

Les cours du soir sont suivis par des pêcheurs qui sont déjà dans la profession et qui viennent s'y perfectionner.

D'autre part, un centre de réadaptation professionnelle a été créé par le Fonds National Provisoire du Chômage (voir questionnaire no 2, sub b) ayant pour but d'orienter vers la pêche les travailleurs en chômage qui présentent les capacités physiques et psychologiques nécessaires pour cette profession et de réadapter les anciens pêcheurs qui, par suite de circonstances, avaient quitté la profession et étaient tombés par après sans travail. Cette réadaptation se fait en collectivité, par des leçons théoriques et pratiques, les candidats restant bénéficiaires de l'indemnité de chômage et de primes d'encouragement à leur formation.

b) Brevets de capacité.

Sans brevet ou licence, les fonctions de patron-pêcheur, motoriste ou mécanicien, ne peuvent être exercées à bord des bateaux de pêche.

Brevet de patron-pêcheur de 1^{re} ou de 2^{de} classe suivant les champs de pêche que le bateau exploite.

Celui de 1^{re} classe exige des connaissances qui se rapprochent de celles de l'officier au cabotage.

Pour le brevet de 2^{de} classe on se montre moins exigeant, tandis que pour la licence de patron-pêcheur à la pêche côtière on se contente d'une formation couvrant les connaissances élémentaires mais indispensables dont doit faire preuve un commandant de bateau dans les eaux ne dépassant pas 30 milles en mer.

Les brevets de motoriste ou de mécanicien jusque 500 H.P. comportent les mêmes capacités des motoristes et mécaniciens du cabotage et ne sont délivrés qu'après examen sur la matière.

Des licences de motoriste jusque 100 H.P. sont délivrées par un jury central après examen du candidat sur les connaissances pratiques de sa profession.

De même les opérateurs et écouters radiotélégraphistes à bord des grands chalutiers ne peuvent exercer leur fonction s'ils ne sont pas porteurs des certificats prescrits par la Convention radiotélégraphique Internationale de 1922, délivrés par la Régie des Télégraphes.

No. 618 e. BELGIE.

MINISTERE DES COMMUNICATIONS

Administration de la Marine

Direction de la Pêche

CONDITIONS DE TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE
DE LA PECHE

QUESTIONNAIRE 4.

QUESTIONS GENERALES.

I.- NATURE DE L'INDUSTRIE.

Déjà dans l'introduction au questionnaire 1, les divers types de bateaux de pêche ont été mentionnés d'après les genres de pêche.

Il suffira d'y renvoyer et de rappeler:

a) Que les divers types sont les suivants:

i) d'après les méthodes de pêche:

Type I avec moteur de 79 HP maximum.

Type II avec moteur de 89 à 119 HP.

Type III avec moteur de 120 à 239 HP.

Type IV avec moteur de 240 à 499 HP.

Type V avec moteur de 500 et plus + bateaux à vapeur.

ii) d'après les espèces principales de poissons:

1^o poissons pélagiques: hareng, esprot, maquereau.

2^o poissons de fond: cabillaud, églefin, plie, sole, turbot, barbue, merlan, raie, etc.

iii) d'après le financement de l'armement:

Il y a lieu de classer la flotte de pêche belge comme suit:

Pourcentage du nombre de bateaux de chaque type exploités par les différentes entreprises:

Entreprises	Types de bateaux					% Total des bateaux par genre d'entreprise
	I	II	III	IV	V	
Individuelles ou familiales.	79,2	73,6	71,4	51,4	-	72,3
Sociétés de fait	18,-	12,6	18,5	28,6	-	17,5
Sociétés de personnes à responsabilité limitée	1,2	6,9	4,6	-	-	2,7
Sociétés sans but lucratif	0,4	-	0,9	2,9	-	0,6
Sociétés anonymes	1,2	6,9	4,6	17,1	100,00	6,9

- b) Pêches -

b) Pêches saisonnières:

- Esprot : de novembre à mars.
Hareng guais : de décembre à mars.
Crevette : d'avril à novembre.
Hareng plein : de fin juin à fin octobre.

II.- NOMBRE DU PERSONNEL EMPLOYE DANS L'INDUSTRIE.

- a) Total en 1946 : 1992.
b) Par type de bateau : voir annexe I du questionnaire 1.

III.- SOCIETES COOPERATIVES.

- a) Il n'existe pas d'armements coopératifs.

Deux coopératives d'écorages sont en activité.

- b) Ces deux coopératives s'occupent de l'achat en commun de matériel, d'engins de pêche, de combustible, glace, etc.

Elles font l'écorage et la tenue des livres pour compte d'une grande part des petits armateurs.

A la fin de l'année sociale, les bénéfices de la coopérative sont répartis entre les membres en proportion de leurs achats respectifs.

IV.- TONNAGE DES BATEAUX.

- a) Tonnage total, fin 1946 :

net : 7.766 tonnes.

brut : 22.534 tonnes.

- b) & c) Tonnage suivant les types, fin 1946:

Type I 1.245 T.N. et 3.774 T.B.

Type II 821 T.N. et 2.365 T.B.

Type III 2.480 T.N. et 7.174 T.B.

Type IV 1.384 T.N. et 4.241 T.B.

Type V 1.836 T.N. et 4.980 T.B.

V.- ACTION DE L'ETAT.

- a) Subventions.

- i) pour la construction de bateaux:

La loi du 1 février 1939 garantit les prêts accordés aux armateurs par la Société Nationale du Crédit à l'Industrie et intervient partiellement dans la charge des intérêts, à condition que l'armement intéressé ait obtenu la licence de construction ou d'achat d'un chalutier et qu'il présente les garanties techniques et financières voulues.

La garantie de l'Etat est actuellement encore limitée à un total de 375.000.000 pour les flottes de pêche et de Marine Marchande réunies.

- ii) pour les petites constructions et le placement de moteurs:

Dans certaines conditions et à titre exceptionnel, l'Etat peut, en cas de prêts effectués dans ce but par l'armateur, prendre à sa charge une part des intérêts dont le montant varie selon le ton-

- nage -

nage du bateau.

iii) pour l'assurance des bateaux:

Si l'exploitation de l'armement ne permet pas de faire face à toutes ses obligations par suite de cas de force majeure, l'Etat peut intervenir dans les primes d'assurance pour un pourcent qui varie selon le tonnage des bateaux.

Dans l'un et dans l'autre cas (ii et iii) cette intervention est limitée au montant annuel de 125.000 Frs.

b) Administrations.

Les conditions de l'industrie sont régies par l'Administration de la Marine qui relève du Ministère des Communications.

Cette administration est nationale, avec siège central à Bruxelles.

Au littoral, elle dispose en outre des:

- 1° Service de la Pêche Maritime: questions administratives, techniques, économiques et sociales.
- 2° Commissariats maritimes: police maritime, enrôlements et immatriculations des bateaux.
- 3° Inspection Maritime: sécurité maritime.
- 4° Force Navale: service des gardes-pêche.

Tous ces services sont des organes de l'Etat.

No. 617 a. NEDERLAND.

QUESTIONNAIRE 1.

On pratique en Hollande la pêche côtière (comprenant également la pêche dans le Zuiderzee et la pêche des moules et des huîtres en Zélande) et la pêche de haut mer.

Il ne sera question dans l'exposé ci-dessous que de la pêche de haute mer (à l'exception de la pêche à la baleine, qui, après 100 ans d'interruption a repris cette année avec un seul navire usine). Les navires de pêche ont leur port d'attache à Vlaardingen (dans la Nouvelle Voie de Navigation, à l'Ouest de Rotterdam) à Scheveningue (près de la Haye) et à IJmuiden (embouchure du canal de la mer du Nord à Amsterdam). Katwijk (au nord de Scheveningue) possède aussi de nombreux bateaux de pêche, mais, comme Katwijk n'a pas de port, ces bateaux mouillent à IJmuiden.

Les armateurs de Vlaardingen, Scheveningue et Katwijk, pour autant qu'ils ne sont pas propriétaire et capitaine de leur bateau, sont membres de l'Association d'Armateurs pour la pêche néerlandaise du hareng. Ils pratiquent au moyen de lougres principalement la pêche du hareng avec des filets trainants (de mai à décembre environ). De décembre à mai, les bateaux munis des moteurs les plus puissants pratiquent la pêche au moyen d'un chalut (trawl). Dans la saison du hareng (de mai à décembre) se font des arrivages de hareng caqué et salé. Pendant la période du chalutage, le poisson frais est livré congelé. Les lougres de Scheveningue et de Katwijk étaient autrefois des schooners en fer à deux mâts. Ils sont actuellement tous munis de moteurs et les mâts raccourcis, de sorte que les petites voiles ne servent plus que pour stabiliser les bateaux. Les lougres de Vlaardingen ont toujours été munis de machines à vapeur pour leur propulsion.

Les armateurs d'IJmuiden sont groupés dans l'Association des Armateurs de bateaux de pêche. La pêche est pratiquée avec des bateaux à vapeur, d'un type correspondant aux chalutiers anglais à vapeur. Ces bateaux pêchent pendant toute l'année au chalut (trawl) et le poisson frais est livré congelé.

A Vlaardingen, Scheveningue et Katwijk la plupart des maisons d'armement proviennent au cours de quelques générations d'entreprises de capitaines-propriétaires;

A IJmuiden au contraire la plupart des maisons d'armement ont apparu comme grandes entreprises.

A. Les lougres de Katwijk, Scheveningue et Vlaardingen.

1. Les lougres de Scheveningue et Katwijk, munis de moteurs ne dépassant pas 124 C.V. ont un équipage de 15 hommes qui reçoivent ensemble 28% de la recette brute, moins 7%.
Les lougres munis de moteurs de plus de 124 C.V. ont un équipage de 16 hommes qui reçoivent ensemble 27% de la recette brute, moins 7%.
Les lougres à vapeur de Vlaardingen ont un équipage de 17 hommes qui touchent ensemble 27½% de la recette brute, moins 7%.

Le salaire garanti d'un matelot sur les lougres est de f 30,- par semaine. Le salaire des autres membres de l'équipage est établi sur la base de f 30,- dans une proportion déterminée
-correspondant_

correspondant à l'importance de leurs fonctions. (Le plus haut salaire garanti est de f50,- par semaine). La part que chacun reçoit de la recette brute est également calculée proportionnellement à la part d'un matelot, qui sert de standard. Le capitaine par exemple reçoit deux fois la part d'un matelot dans la recette brute, tandis que le plus jeune membre de l'équipage, le mousse, reçoit 6/16e de la part que reçoit le matelot.

Il existe actuellement un prix maximum pour le poisson. Ce prix était libre autrefois.

B. Les chalutiers à vapeur de IJmuiden.

1. Les chalutiers à vapeur comptent un équipage de 12 à 16 hommes, selon la grandeur du bateau. Dans le cas d'un équipage de 12 hommes, il reçoit 15,8% de la recette nette, plus 0,15% de prime de guerre par tête. L'équipage de 12 hommes reçoit donc en tout 17,6% de la recette nette. Pour chaque matelot engagé en plus de l'équipage de 12 hommes, le pourcentage est augmenté de 0,85% (part de matelot) + 0,15% (prime de guerre) = 1%. Le pourcentage que chaque membre de l'équipage reçoit de la recette nette est le suivant: capitaine 5% (pas de salaire garanti), le second 1,35% (salaire garanti f140,- par mois), 1er machiniste 1,85% (salaire garanti f150,-), 2nd machiniste 1,1% (f147,-), chauffeur 0,85% (f135,-), soutier 0,55% (f113,-), cuisinier 0,85% (f113,-), matelot 0,85% (f135,-).

Il faut donc encore ajouter à ce pourcentage pour chacun la prime de guerre de 0,15%.

- 1c) Il y a actuellement des prix maximums pour le poisson. Le prix était libre autrefois.

Les lougres de Katwijk, Scheveningue et Vlaardingen.

2. En 1946 le salaire annuel d'un matelot moyen dans la pêche au hareng au filet trainant (pratiquée de mai à décembre seulement) est de f5500,- celui d'un capitaine f11.000,-, d'un mousse (le plus jeune membre de l'équipage) f2.000,- (avant la guerre ces salaires s'élevaient environ à f900,-, f1800,- et f345,-).

Après chaque voyage l'équipage reçoit ce qu'on appelle "la friture" environ 1% de la prise jusqu'à un maximum de 5 tonnelets (le tonnelet contient 94 kgs de harengs, d'une valeur d'environ f30,-). Il n'est pas payé d'heures supplémentaires dans la navigation de pêche. Les heures de travail sont illimitées en mer, mais on ne sort pas les filets de samedi soir.

Quand les lougres vont pêcher au chalut (principalement de décembre à mai), les bateaux de 124 C.V. au plus ont un équipage de 8 hommes à bord, qui reçoivent ensemble 26½% du produit de la pêche, les bateaux de plus de 124 C.V. ont 9 ou 10 hommes d'équipage recevant ensemble 24½%. Les chalutiers à vapeur comptent 10 hommes qui touchent 27% ensemble.

Les salaires garantis sont les mêmes que dans la pêche à la trainée. Le revenu d'un matelot sur un chalutier est actuellement d'environ f600,- par mois, celui d'un capitaine d'environ f1200,- (Ces sommes doivent encore être augmentées des f5.500,- et f11.000,- nommés ci-dessus afin de calculer le revenu annuel des intéressés. Ce n'est cependant qu'une partie de la flotte qui pêche de décembre à mai. La plus grande

-partie-

partie reste au port).

Les équipages des chalutiers ont droit à la recette du foie et des oeufs. Ils reçoivent en outre après chaque voyage une gratification de 5 à 10 kgs de poisson.

La nourriture à bord est pour le compte des armateurs, qui sont soumis actuellement aux prescriptions du ravitaillement.

Les chalutiers à vapeur d'IJmuiden.

2. Le revenu moyen des pêcheurs en 1946 était le capitaine f 13.895,- (en 1938 f 2.236,-), pour le second f 5.395,- (en 1938 f 1.404,-), pour le matelot f 4.018,- (1938 f 1.165,-), pour le 1^{er} machiniste f 6.892,- (1938 f 1.709,-), 2nd machiniste f 4.645,-, 1^{er} chauffeur f 4.314,- (1938 f 1.286,-), 2nd chauffeur f 4.180,- (1938 f 1.099,-), soutier f 3.032,-, cuisinier f 3.812,- (1938 f 1.013,-).

En 1938 l'équipage ne comprenait pas de 2nd machiniste ni de soutier fonctions qui ont apparu maintenant. Aussi bien en 1938 qu'en 1946, on navigue environ pendant 38 semaines entières. Les repos entre les voyages sont donc beaucoup plus longs que 24 heures, par suite des réparations, des nécessités d'approvisionnement, de contrôle et autres. Le produit de la vente du foie et des oeufs est pour l'équipage. La nourriture incombe aux armateurs. Si le foie est transformé en huile, 2/3 de cette huile appartient à l'équipage. Après chaque voyage, chacun des membres a droit à une attribution de 6 à 12 kgs de poisson. Il n'y a pas d'heures de travail fixes en mer. Par suite pas non plus de surplus de paye pour les heures supplémentaires. En mer on pêche aussi le dimanche; après chaque voyage, l'équipage a droit à 24 heures de liberté. En pratique on observe un minimum d'un jour et demi. L'équipage n'a pas à travailler dans le port. Le déchargement est fait par d'autres.

3. Durée de travail.

- a) La durée du travail n'est fixée ni par la loi ni par convention collective.
b) Il faut distinguer ici entre la pêche au hareng, la pêche au chalut et la pêche côtière, et en outre entre les ports d'où la pêche est pratiquée: à savoir Scheveningue, Vlaardingen, Katwijk aan Zee et IJmuiden. Il faut aussi considérer le moment et le lieu de la pêche.

Il est très difficile d'indiquer la moyenne de la durée de travail en mer. Il y a tant de facteurs, dont l'influence, sur la durée du travail varie sans cesse, que les chiffres obtenus de durée moyenne du travail doivent être maniés avec prudence. On s'est basé pour calculer les chiffres ci-dessous sur: un équipage routiné et complet, un temps normal, une bonne visibilité et pas de réparations à faire aux filets. En réalité les moyennes réelles seront donc plus élevées, sans qu'il soit possible de dire de combien.

Pêche au hareng.

A. Flotte de Katwijk, Scheveningue et Vlaardingen.

1) Pêche précoce.

Période de mai à mi-juillet. La pêche se fait sur le 57^e et 58^e parallèle latitude nord.

- I) Durée de travail moyenne par jour: 16 heures.
- II) " " " " " semaine: 100 heures.
- III) - - - - -
- IV) Le samedi-soir on ne mouille pas les filets; le dimanche repos, sauf le lancement des filets qui a lieu le plus tard possible dans l'après-midi.
- V) Pour cette question, voir 6.
- 2) Pêche sur le sable: Période de mi-juin à fin septembre. On pêche sur le Dogger Bank.

Pêche sous la côte anglaise et dans la Manche. } Période: de septembre à décembre.

- I) Durée de travail moyenne par jour: 20 heures.
- II) " " " " " semaine: 110 heures.
- III) - - - - -
- IV) Le dimanche, lancement des filets seulement (voir 1°).
- V) Cette question est répondue sous le 6°.

B. Flotte d'IJmuiden.

Période de mi-juillet à fin septembre.

- I) Durée moyenne du travail par jour: 22 heures.
- II) " " " " " semaine: 150 heures.
- III) - - - - -
- IV) On pêche le dimanche comme les autres jours.
- V) Cette question est traitée dans le 6°.

Pêche au chalut.

A. Flotte de Katwijk, Scheveningue et Vlaardingen.

Période de fin janvier au mi-mai.

- I) Durée moyenne du travail par jour: 20 heures.
- II) " " " " " semaine: 100 heures.
- III) - - - - -
- IV) On ne pêche pas le dimanche; ces bateaux rentrent généralement au port le samedi après-midi.
- V) Cette question est traitée dans le 6°.

B. Flotte d'IJmuiden.

- I) Durée moyenne du travail par jour: 20 heures.
- II) " " " " " semaine: 140 heures.
- III) - - - - -
- IV) On pêche le dimanche comme en semaine.
- V) Le déchargement est fait par des équipes du port.

Pêche cotière.

- I) Durée moyenne du travail par jour les bateaux de 120 C.V. au plus: 10 heures. de plus de 120 C.V. 20 heures.
- II) " " " " " semaine pour les bateaux de 120 C.V. au plus: 60 heures bateaux de plus de 120 C.V.: 120 heures.
- III) - - - - -
- IV) On ne travaille pas le dimanche.
- V) L'équipage fait le déchargement; à IJmuiden celui-ci est fait par des équipes du port, assistées parfois pour les équipages.

- 4a. Pêche du hareng au filet trainant 15 à 17 hommes
 Lougres pêchant au chalut 9 à 10 "
 Lougres à vapeur 10 à 16 "
 Cottres et autres bateaux 3 à 7 "
 Pêche à la seine (snurrevaad) 4 à 6 "
 IJsselmeer pêche au filet 3 hommes
 " filet à hameçons 3 à 5 "
 " nasses et filets 2 à 4 "
 Waddenzee en moyenne 3 hommes
 Embouchures des rivières en moyenne 2 à 3 hommes
 pêche des moules etc. " " 3 hommes

- 4b. Il existe une convention collective du travail pour la pêche au hareng et au chalut pour autant que cette pêche s'effectue au moyen de lougres et de chalutiers à vapeur.

En janvier 1946 le salaire minimum (gage fixe) par jour de navigation (pour lougres paiement pour les poissons petits par jour de navigation) se chiffrait comme suit:

	Chalutiers à vapeur de plus de moins de 300 C.V. 300 C.V.		Chalutiers à moteur	Lougres à moteur de plus de moins de 125 C.V. 125 C.V.	
Capitaine	-	-	-	1	1
Second	6,64	6,91	6,46	1	1
1er machiniste	7,12	7,41	6,92	1	1
2nd machiniste	6,97	7,26	6,79	1	1
chauffeur	6,41	6,66	6,23	-	-
soutier	5,36	5,58	-	-	-
matelot	6,40	6,76	6,23	1	1
cuisinier	5,36	5,58	5,22	1	1

Les équipages recevaient en outre les pourcentages suivants de la recette:

	Chalutiers à vapeur et à moteur	Lougres à plus de 125 C.V.	moteur de moins de 125 C.V.
Capitaine	4,69	3,87	4,77
Second	1,36	2,68	3,30
1er machiniste	1,82	2,83	3,48
2nd machiniste	1,14	2,53	3,12
Chauffeur	0,91	-	-
Soutier	0,64	-	-
Matelot	0,91	2,38	2,93
Cuisinier	0,91	1,19	1,47

- 5a. Pendant les périodes entre les saisons de pêche, où les pêcheurs sont sans travail, ils peuvent, s'ils sont inscrits aux Bureaux de travail Régionaux, être placés dans le D.U.W.¹⁾ ou d'autres entreprises. Beaucoup cependant ne se font pas inscrire, pouvant vivre de leurs revenus qui sont souvent très substantiels.
- 5b.i.) Ceci se produit effectivement, mais tous les pêcheurs ne peuvent pas être occupés de cette façon.
- 5b.i.i.) Non. Les conventions collectives de travail leur garantissent un repos de 60 heures. En général les armateurs
 -doivent-

doivent faire appel à d'autres travailleurs pour les chargements et déchargements.

5c) Non, voir 5 b.i.i. On emploie ici généralement d'autres travailleurs.

1) Service pour l'exécution de travaux.

6. Déchargement du poisson.

A. Pêche au hareng.

a. Scheveningue et Vlaardingen.

Chaque année, du 15 septembre à la fin de la période de la pêche, les lougres pêchant le hareng sont déchargés par d'autres personnes que l'équipage. Le monteur ou le machiniste ou une autre personne qualifiée indiquée par les armateurs reste à bord pour servir le moteur ou la machine pendant le déchargement du hareng ou le chargement du sel. Pendant cette période (du 15 septembre à la fin de la période de la pêche) le mouillage dans ces ports dure 48 heures s'il y a suffisamment des travailleurs dans le port. Sinon l'équipage prête la main et le mouillage dure 60 heures. Du début de la période de la pêche jusqu'au 15 septembre l'équipage doit décharger le hareng et charger le sel. On observe alors les règles suivantes:

pêcheurs de Scheveningue:

le mouillage au port dure 60 heures entre deux voyages, dont 6 pour charger et décharger. L'équipage ne peut pas être contraint à effectuer entre 19 et 7 heures des travaux relatifs au chargement et au déchargement du bateau.

pêcheurs de Vlaardingen:

le mouillage au port entre deux voyages pendant l'avant-saison est de 2 fois 24 heures, ou, si la pêche a livré au moins 25 "changes" (env. $2\frac{1}{2}$ tonnes chacune) de harengs 60 heures. Pendant la pêche ordinaire ou sur les bancs de sable (c.à.d. après la mi-juillet) également 60 heures, dont l'équipage doit travailler 6 heures à charger et décharger.

b. Katwijk.

L'équipage a 60 heures après chaque voyage. Il est tenu, à l'arrivée au port et avant de repartir pour un nouveau voyage, de charger et de décharger lui-même le bateau.

c. IJmuiden.

Le déchargement est fait par les travailleurs du port.

B. Pêche au chalut.

Le déchargement est fait par les travailleurs des ports de Scheveningue, Vlaardingen et IJmuiden.

C. Pêche côtière.

Le déchargement est fait par l'équipage, sauf à IJmuiden.

7. Tous les bateaux de pêche néerlandais naviguent par leurs propres moyens.

No. 617 b. NEDERLAND.

QUESTIONNAIRE 2.

a-c-d.

En cas de maladie ou d'accident on a en principe pour les marins-pêcheurs les règlements tels qu'ils ont été stipulés dans le Code de Commerce et dans la Loi de 1919 sur les Accidents de Mer. En vertu de ces règlements le marin-pêcheur, qui tombe malade, a lui aussi à l'égard de la société d'armateurs, et tant qu'il ne sera pas rétabli, pendant 18 semaines tout au plus, aussi si son service se termine plus tôt, droit à 50% du salaire fixe selon le laps de temps, duquel il jouissait lorsqu'il tomba malade. Cette période de 18 semaines commence à courir: le quand il tombe malade, pendant qu'il ne sert pas à bord d'un navire, le jour qu'il tombe malade; 2e quand il tombe malade, pendant qu'il sert à bord d'un navire, le jour, où il est laissé à terre ou le jour où, non encore rétabli, il revient avec le navire. Tant qu'il est à bord, il jouit de son salaire entier. S'il tombe malade, pendant qu'il sert à bord d'un navire et qu'il ne peut pas être laissé en Hollande pour être soigné, il a droit à des soins convenables et à un traitement médical

- a) s'il est laissé à l'étranger, jusqu'à sa guérison ou, s'il revient avant ce temps en Hollande, jusqu'à son retour, mais en aucun cas pendant plus de 26 semaines;
- b) s'il reste à bord du navire jusqu'à ce qu'il revient avec le navire en Hollande.

S'il est laissé à l'étranger pour y recevoir les soins nécessaires, il a en outre droit à un transport gratuit jusqu'à un port en Hollande. Dans le transport gratuit sont compris les frais d'entretien et de logis pendant, le voyage.

Si la maladie est une conséquence de propos délibéré ou de faute grave l'allocation pécuniaire est perdue ou diminuée selon le jugement du juge de paix dans le ressort duquel le siège de la compagnie d'armateurs est situé.

Ensuite le marin-pêcheur, membre de l'équipage d'un navire domicilié en Hollande, à qui il arrive un accident pendant qu'il sert à bord de ce navire, aura droit en vertu de la Loi de 1919 sur les Accidents de Mer à un certain paiement durant la durée de son inaptitude au travail. Les dits paiements se montent par jour à:

- a. 70% de la journée de celui qui est atteint, en cas d'inaptitude définitive au travail,
- b. une partie de 70% de la journée de celui qui est atteint en proportion de l'inaptitude perdue au travail, en cas d'inaptitude au travail définitive ou temporairement partielle.

En outre les proches parents d'un marin-pêcheur mort d'un accident du travail ont droit à des paiements correspondant à ceux auxquels le frappé pourrait prétendre en vertu de la Loi (industrielle) de 1921 sur les Accidents (pour la femme 30%, pour les enfants jusqu'à l'âge de 16 ans inclus 15%, pour les orphelins 20%, pour les parents, grandsparents et beaux parents jusqu'au montant, que le mort contribuait pour leur entretien, mais pas plus de 30%, tandis que l'ensemble de ces rentes ne peut dépasser les 60%). Si le marin-pêcheur est frappé d'une catastrophe par suite de la-

- quelle -

quelle il perd ses effets à bord, le marin-pêcheur ou ses proches parents ont droit à un dédommagement. Les paiements sont à la charge de l'employeur, qui devra suffisamment garantir ces paiements. Cela peut se faire au moyen d'une caution ou en contractant une assurance auprès d'un assureur qui fournit une caution, ou en après de l'Etat.

En cas d'accident le marin-pêcheur a encore droit à des soins et à un traitement médical et à un transport gratuit comme le marin-pêcheur qui tombe malade. Ceci n'est pas basé sur la Loi sur les Accidents de Mer, mais comme c'est le cas pour le marin-pêcheur qui tombe malade, sur le Code de Commerce.

Il existe sur les règlements ci-dessus pour les maladies et les accidents les deux exceptions suivantes. L'ouvrier qui travaille sur un navire, qui comme règle ne va pas hors de la vue de la côte néerlandaise, donc celui qui travaille dans le cabotage ou dans la pêche côtière, de même que l'ouvrier qui n'est pas en condition à bord d'un navire, puisqu'en ces cas il ne doit pas être considéré comme marin dans le sens de l'article 396 du Code de Commerce, a, en cas d'incapacité au travail pour cause de maladie, en vertu de la Loi sur les maladies, pendant un maximum de 52 semaines, droit à un paiement de 80% de son salaire. A cet ouvrier est en outre applicable le décret sur la caisse de secours en cas de maladie, en vertu duquel il peut prétendre pour lui-même et pour les membres de sa famille aux soins et au secours médicaux.

Puis c'est la Loi de 1921 sur les Accidents et non la Loi sur les Accidents de Mer, qui est applicable aux ouvriers sur les navires, qui, comme règle vont d'un endroit de notre pays à un autre endroit de notre pays et aux ouvriers dans l'industrie de la pêche exercée hors des rivières et des eaux intérieures avec des navires pour lesquels le Chef de l'Inspection Maritime n'a pas livré de certificat de validité, qui vaille pour l'eau navigable se trouvant hors de 15 lieues de la côte néerlandaise. En ce cas le pêcheur peut prétendre aux mêmes paiements, qui cette fois-ci sont accordés par un établissement de l'Etat, savoir par la caisse nationale d'assurance contre les accidents du travail, auprès de laquelle l'employeur est assuré.

b.

Du fait du décret de 1917 sur le chômage, des pêcheurs qui travaillaient en salariat et qui s'assuraient volontairement contre les désavantages financiers du chômage, ont reçu pour cette raison des subventions de la part de l'autorité.

Par suite des mesures des occupants allemands la dernière caisse de chômage pour laquelle des subventions de la part de l'autorité ont été accordées, a été supprimée à partir du premier août 1943 et à dater de ce jour l'assurance-chômage n'a plus fonctionné dans ce pays.

Actuellement un règlement légal est en voie de préparation lequel assure à tout employé (aussi à celui qui travaille dans l'industrie de la pêche) le droit au paiement en cas de chômage involontaire.

e.

L'assurance vieillesse ne connaît pas de règlement spécial à l'égard des marins-pêcheurs. La Loi sur l'Invalidité, dans laquelle est réglée l'assurance obligatoire sur l'invalidité et la vieillesse, et qui, en principe, est applicable aux ouvriers qui

travaillent en Hollande détermine que l'ouvrier qui exerce un travail salarié hors du royaume, est également assujetti à l'assurance, pourvu qu'il fasse ce travail dans une entreprise établie en Hollande et qu'il:

- a) demeure dans le royaume, ou
- b) qu'il travaille comme patron ou comme marin à bord d'un navire qui revient ordinairement en Hollande.

Les droits qui peuvent être empruntés à la Loi sur l'Invalidité, comprennent e.a. le droit à la pension de vieillesse. Le montant de cette pension dépend de la valeur et du nombre des primes payées et ne peut pas se monter à plus d'environ f 6.- par semaine. On donne à cette pension un appoint de 25 ou de 50% dépendant des circonstances de famille de l'intéressé.

A côté de cette assurance vieillesse est applicable au marin-pêcheur de 65 ans la "Loi provisoire sur l'Assurance Vieillesse" qui fait entrer en ligne de compte pour recevoir une pension de vieillesse tout Hollandais qui satisfasse à des conditions spéciales. Il entre dans les intentions de remplacer, avant le 1^{er} octobre 1950 ou à cette date, cette dernière loi par une loi universelle sur le terrain de l'assurance contre la vieillesse.

f.

Il n'y a pas d'assurances mutuelles outre celles de la part de l'Etat.

No.617 c. NEDERLAND.

QUESTIONNAIRE 3.

1. a. Il n'y a pas de congé payé dans la pêche. On a fixé dans les conventions de travail collectifs combien de temps l'équipage doit être tout à fait libre entre deux voyages. Cela varie de 48 à 54 heures.
- c. La pêche ne connaît pas de jours fériés officiels. Les chalutiers à vapeur d'IJmuiden.
1. a. Il n'y a pas des jours de congé ou des jours fériés officiels. A la "survey" annuelle des navires le gage garanti de l'équipage continue.

2. Conditions d'engagement.

- b. Indications de la loi et de l'usage par rapport aux sujets suivants:

I) Méthode d'engagement:

Les bureaux de travail régionaux ont ici une tâche légale; l'usage veut cependant que les patrons choisissent eux-mêmes les membres de leur équipage, hors des organes officiels.

II) Examen médical (pêche maritime).

- a. Des prescriptions sur la santé sont insérées dans le Décret sur les Marins.

Article 7, alinéa 2:

Un marin est seulement admis à signer le rôle d'équipage s'il présente un carnet d'enrôlement valable et qu'il montre un certificat valable sur la santé. Il doit déclarer en outre quelles modifications ou compléments doivent être apportés dans les données concernant lui, dans le carnet d'enrôlement.

Article 7, alinéa 3:

Si hors du royaume en Europe le rôle d'équipage est dressé par devant une autorité néerlandaise, on suit, par rapport aux certificats de santé l'usage local.

Article 30:

Sans préjudice de ce qui a été stipulé à l'article 7, 3e alinéa, chaque marin, qui veut être admis à signer un rôle d'équipage, doit être en possession d'un certificat valable de santé.

Article 31:

1. Les certificats de santé sont délivrés par des médecins indiqués à cet effet en Notre nom par le chef de l'inspection de navigation.

2. Les certificats de santé doivent déclarer que le marin n'est pas physiquement inapte à exercer les travaux à bord auxquels il désire s'engager. En outre il faut la déclaration que la présence du marin à bord ne présente pas de danger pour la santé des autres personnes qui montent le bateau.

3. Le modèle des certificats de santé est fixé par le chef de l'inspection de navigation.

Article 32:

Les certificats de santé ne sont valables qu'une année à partir du lendemain du jour où ils ont été délivrés.

Article 33:

1. L'examen médical, nécessaire pour l'obtention d'un certificat de santé, a lieu selon un règlement d'examen fixé par le chef de l'inspection de navigation.
2. L'examen médical aura seulement lieu sur présentation d'une demande de l'armateur, sur le bateau duquel le marin intéressé veut s'enrôler.
3. Dans cette demande l'armateur peut indiquer pour cet examen un des médecins visés dans le premier alinéa de l'article 31.

Article 34:

1. Si, après l'examen le médecin ne donne pas de certificat de santé à un marin, le marin intéressé a le droit de se faire examiner encore une fois par un des autres médecins, visés dans l'article 31, alinéa 1, lequel lui sera indiqué cette fois-ci par le chef de l'inspection de navigation.
 2. Le marin envoie à cet effet au chef de l'inspection de navigation une déclaration délivrée par le médecin mentionnant qu'il a refusé le certificat de bonne santé.
- B. Dans le décret sur les bateaux on trouve des prescriptions sur l'examen médical des yeux et des oreilles.

Article 87:

1. Les capitaines, les seconds, les mécaniciens, les mécaniciens-chauffeurs et les personnes qui sont chargés d'être en vigie à bord, de même que les marins sans brevet à qui on a confié la faction sur la passerelle ou dans la chambre de chauffe, doivent être en possession de certificats médicaux d'experts autorisés, mentionnant qu'ils ont pour cela l'acuité auditive, l'acuité de la vision et la faculté nécessaire pour distinguer les couleurs. Avant qu'on passe à l'enrôlement, et aussi à la première demande du fonctionnaire chargé de l'enrôlement, ces certificats doivent être présentés.
2. Ces certificats sont dressés et délivrés selon ce qu'il a été stipulé dans le règlement sur les examens médicaux joint en annexe XII à ce décret.
3. Les experts visés dans l'alinéa 1 sont indiqués notre Ministre.

Règlement sur les examens médicaux de capitaines, seconds, mécaniciens, mécaniciens-chauffeurs et personnes qu'on peut charger à bord du quart ou de la vigie.

Premier examen médical.

Article 1.

Les capitaines, les seconds, les mécaniciens, les mécaniciens-, chauffeurs et les personnes sans brevet qui peuvent être chargés du quart ou de la vigie sur le pont ou du quart dans la chambre de chauffe, doivent se soumettre avant leur premier engagement à un examen médical de leurs organes de la vue et de l'ouïe.

-Examen-

Examen médical renouvelé.

Article 2.

1. Les capitaines, les seconds, les mécaniciens, les mécaniciens-chauffeurs et les personnes sans brevet, qui peuvent être chargés du quart ou de la vigie sur le pont ou du quart dans la chambre de chauffe, doivent de nouveau se soumettre à un examen médical de leurs organes de la vue et de l'ouïe:
 - a. Par ordre du chef de l'inspection de navigation, s'ils ont fait des actions ou des omissions qui font supposer une acuité de vision ou d'audition insuffisante ou une faculté insuffisante de distinguer les couleurs, ou si pour d'autres causes il y a lieu à cette supposition;
 - b. Chaque fois au bout de cinq ans après l'examen précédent.
2. Contrairement à ce qui est stipulé dans le premier alinéa sous(b) il n'est pas nécessaire, après l'examen qui a eu lieu auprès que l'intéressé avait atteint l'âge de quarante et un ans accompli. Cette stipulation ne vaut pour les mécaniciens, les mécaniciens-chauffeurs et les personnes non brevetées qui peuvent être chargés du quart dans la chambre de chauffe, que pour autant que sept ans après l'examen qui a eu lieu après qu'ils avaient atteint l'âge de vingt-cinq ans, ils doivent se soumettre encore une fois à un examen de l'organe de l'ouïe.

III. Age minimum.

Règlé dans le décret royal du 16 novembre 1946 (Journal Officiel G 322).

Article 1.

1. Une personne au-dessous de 15 ans ou encore en âge de scolarité ne peut pas faire de travail à bord d'un navire destiné à la navigation maritime, à moins qu'il y ait exclusivement des membres d'une famille qui y travaillent.
2. Par ou de par notre Ministre une exemption conditionnelle ou inconditionnée de ce qui est stipulé dans le premier alinéa peut être accordée, pour autant qu'il s'agit de travail à bord d'un navire employé pour la pêche maritime par des personnes qui ne sont plus en âge de scolarité et qui ont atteint l'âge de quatorze ans.

Article 2.

1. Une jeune personne ne peut pas travailler comme soutier ou comme chauffeur à bord d'un navire employé dans la navigation maritime.

L'article 2, alinéa 1, n'est pas applicable sur les bateaux de pêche qui ne sont pas mus en premier lieu par vapeur.

IV. Pour l'admission à bord de bateaux de pêche il n'y a pas encore de prescriptions légales qui soient de rigueur, à l'égard de diplômes.

V. Préavis de renvoi:
pour la pêche de harengs: 24 heures;

-pour-

pour le chalutage: avant l'entrée dans le port;
pour le chalotage IJmuiden: un voyage auparavant.

3a. Employeurs sont surtout groupés dans l'Union d'armateurs pour la pêche de harengs néerlandais (Katwijk, Scheveningue et Vlaardingen) et la Réunion d'armateurs de bateaux de pêche(IJmuiden). Travailleurs dans le Syndicat central d'ouvriers des transports, le Syndicat néerlandais chrétien d'ouvriers de fabriqueset de transports et le Syndicat néerlandais catholique d'ouvriers des transports "St.Boniface" qui collaborent comme "Union de transport". En outre plusieurs marins(surtout à IJmuiden), organisés dans la "centrale syndicaliste unique", groupe syndicaliste néerlandais "Transport". Toutes les conditions de travail dans la pêche sont réglées par convention de travail collective. Le partenaire des travailleurs dans les conventions du travail collectives est seulement l'union de transport, parce que ni les employeurs ni l'union de transport ne désirent négocier avec la centrale syndicaliste unique.

Les chalutiers à vapeur d'IJmuiden.

4. Logement à bord.

Réglé dans le décret sur les marins, par rapport à la pêche maritime.

a. L'emplacement des postes d'équipage.

Article 46:

1. On entend par l'espace réservée pour le logement de l'équipage et pour le couchage, nommée dans l'article 407 du Code de Commerce, l'espace dans un sens plus restreint, l'infirmerie, les lavoirs, les toilettes, la cambuse et la boulangerie.
2. Dans les articles suivants l'espace pour le logement et pour le couchage dans un sens plus restreint est indiqué par le terme espace réservée pour le logement et le couchage, ou bien par logement et couchage.

Article 47:

1. Tous les logements, de même que les autres espaces nommés dans l'article 46, alinéa 1 doivent être situés derrière la cloison.
2. Si les logements sont situés sur un pont, au-dessus duquel la cloison ne s'étend pas, le devant de la couchette la plus avancée doit rester éloignée de la proue du bateau jusqu'à une distance d'au moins 1/20 de la longueur du bateau.
3. Sur les bateaux de pêche où l'emménagement ne permet pas de satisfaire à la prescription exprimée dans l'alinéa 1 le devant de la couchette la plus avancée doit rester éloignée de la proue du bateau jusqu'à une distance d'au moins 1/20 de la longueur du bateau.

-b. Espace-

b. Espace minimum prévu pour chaque homme ou pour le couchage.

Article 49:

2. Le couchage pour les marins à bord de bateaux qui ont une salle de réunion spéciale doit avoir un volume d'au moins 2.15 mètres cubiques par marin, tandis que la salle de réunion doit avoir au moins 2 mètres cubiques de volume par marin pour tous les marins qui y mangent à la fois sur la mer.
3. Le logement sur les bateaux non visés dans la 2e alinéa doit avoir, à l'exception des bateaux de pêche, au moins 3.5 mètres cubiques de volume par marin.
4. Sur les bateaux de pêche le volume du logement doit avoir au moins 2.75 mètres cubiques de volume par marin; on peut aussi faire entrer en ligne de compte le volume des couchettes.
5. Dans le logement de nuit il faut qu'après l'installation des couchettes, des armoires, des tables et autres objets pareils il reste pour chacun assez d'espace pour s'habiller et se déshabiller. Dans les logements de jour spéciaux il faut qu'entre les tables, les sièges et les parois, les armoires et autre mobilier il reste assez d'espace pour pouvoir convenablement passer. Dans les logements qui servent à la fois de logement de nuit et de logement de jour, il faut qu'après l'installation de tout le mobilier, il reste assez d'espace pour pouvoir se remuer convenablement.

Article 50.

1. La hauteur des logements entre les ponts doit s'élever à au moins 1,83 mètres, à compter du dessous des baux qui passent par le logement.

c. Installations sanitaires.

Article 63:

1. Dans les cabinets d'aisance il faut que, sur un nombre de moins de 15 hommes il y ait de la place pour 1 personne, sur un nombre de 15 à 30 hommes pour 2 personnes et puis sur chaque quarantaine ou partie de quarantaine d'hommes pour une personne de plus.
2. Les cabinets d'aisance sont généralement placés au-dessus de la ligne de charge dans le bateau, ils doivent être pourvus d'un large tuyau d'évacuation et si possible, ils doivent pouvoir être facilement nettoyés par une chasse d'eau, de sorte qu'il ait une quarantaine qu'il ne se répande pas de mauvaise odeur.
3. Les cabinets d'aisance doivent, si possible, être aménagés hors des espaces réservés au logement; s'ils sont situés dans le voisinage immédiat d'un logement, ils doivent en être séparés par de cloisons d'acier, munis seulement par nécessité spéciale de portes. Si un cabinet d'aisance a des lunettes à côté l'une de l'autre, celles-ci doivent être séparées l'une
-de-

- de l'autre par des cloisons.
4. Sur les bateaux de plus de 500 tonneaux brut il faut qu'il y ait un cabinet d'aisance spécial pour les officiers dans la proximité de leur logement.
 5. Si à bord de bateaux avec moins de 5 hommes d'équipage il n'y a pas d'occasion pour placer un cabinet d'aisance, ce cabinet peut être supprimé.

Article 64:

1. Hors de la chambre de chauffe et de la chambre des machines il doit y avoir dans la proximité un espace clos où tout le personnel, à l'expiration du quart de la chambre de chauffe puisse se nettoyer en même temps.
2. Avant et après ce nettoyage simultané il faut que les autres membres de l'équipage aient l'occasion de se servir de l'espace visé dans le premier alinéa.

d. Chauffage.

Article 56:

1. Selon le temps de l'année et le voyage à entreprendre on doit aménager dans les logements des moyens suffisants et efficaces de chauffage. Si on se sert à cet effet de poêles, il faut que ceux-ci soient attachés solidement et si le plancher est de bois, les poêles doivent être placés sur une plaque de fer. Le poêle et le tuyau doivent être entourés de toile métallique ou d'une autre séparation pratique. Si le logement sert seulement de couchette, des moyens de chauffage ne sont pas requis.
2. Il faut prendre des mesures pour que les clefs des poêles ne puissent jamais fermer tout à fait le tirage.
3. Sur mer il est défendu de se servir de poêles à pétrole pour le chauffage.

Ventilation.

Tous les espaces réservés au logement des hommes doivent être munis de deux moyens de ventilation, desquels, sur des bateaux de plus de 500 tonneaux brut, l'un doit être artificiel, si on ne peut pas parvenir de façon naturelle à une ventilation suffisante. Si possible, il faut, s'ils sont présents, qu'ils soient arrangés séparément de manière que, sans causer un courant d'air gênant - à la ventilation naturelle sous des circonstances pas trop anormales ils garantissent une évacuation suffisante d'air vicié et un arrivage suffisant d'air frais.

e. Couchettes.

Article 53:

1. Chaque homme a droit à une couchette particulière.

2. Il faut que les couchettes aient au moins 1.83 mètres de long sur 56 centimètres de large. Elles doivent être convenablement séparées l'une de l'autre et être accessibles séparément.
3. Dans les espaces destinés au logement des hommes il ne peut y avoir plus de deux couchettes superposées.
4. Sur les bateaux de plus de 500 tonneaux de contenu brut il faut que le dessous de la couchette inférieure reste au moins 30 centimètres - et sur les bateaux plus petits au moins 15 centimètres au-dessus du pont inférieur, tandis que la seconde couchette doit être aménagée à distance égale entre la première couchette et le pont supérieur.
5. Le châssis qui porte le matelas, doit être d'acier. Les planches des couchettes doivent être démontables. Contrairement à cette prescription on peut admettre aussi d'autres constructions qui garantissent suffisamment la défense contre la vermine et un nettoyage radical commode.
6. Si les couchettes peuvent être fermées, il faut que les portes à coulisse puissent être ouvertes sur une distance d'au moins 75 centimètres. En ce cas des tuyaux à air, clos par de la toile métallique, doivent être aménagés, pour les couchettes supérieures sur toute la longueur de la couchette entre les baux et la cloison et dans les couchettes inférieures aussi haut que possible dans les portes à coulisse. Ces derniers grilla-ges à air doivent avoir au moins 2 décimètres de diamètre.
7. On ne peut pas placer de couchette sous l'ouverture des tuyaux à air.

Literie.

Ni la Loi ni la convention collective du travail n'ont des règlements à ce sujet.

Armoires.

Article 55:

1. Chaque logement de nuit pour des hommes au-dessous du rang d'officier doit contenir du moins autant d'armoires ou de tiroirs qu'il y a d'hommes qui sont logés dans ce logement de nuit. Ces armoires ou tiroirs doivent être aménagés pratiquement et ils doivent être assez grands pour y serrer des vêtements et munis d'une occasion de les fermer convenablement.
3. Sur les bateaux de 500 tonneaux brut ou moins que cela il faut qu'il y ait une garde-robe pratique et sur des bateaux plus grands il faut qu'il y ait deux ou plusieurs de ces armoires, ayant au moins une hauteur de 1.75 mètres. Si des garde-robes pour une seule personne se combinent avec les armoires
-visées-

visées dans le premier alinéa, les gardero-
bes à part ne sont pas nécessaires.

4. Il faut, qu'il y ait dans chaque logement où l'on mange un endroit spécial suffisant pour serrer les ustensiles de table.

Cambuse, boulangerie, poêles.

Article 62:

1. La cambuse et la boulangerie doivent être placés le plus haut possible dans le bateau, hors des logements.
2. La cambuse et le four doivent être convenablement, et au besoin artificiellement, ventilés.
3. Les ponts et les cloisons de bois qui se trouvent dans la proximité de chambres de chauffe et de poêles doivent être protégés par des plaques de fer.

f. Ustensiles de table.

Ni la Loi ni la convention collective du travail n'ont des règlements à ce sujet.

- 5a. Dans la grosse industrie la nourriture chaude est à compte de la société d'armateurs. Les pêcheurs doivent se munir eux-mêmes de pain et de beurre. Dans la petite industrie la nourriture est entièrement à charge des pêcheurs.
- b. A bord des lougres-chalutiers un quart des frais est à compte de l'équipage.
- c. Non.
- d. Il n'y a pas de prescriptions légales à ce sujet. Tout dépend des soins pris par l'armateur.
6. Dans l'article 4 de la Loi sur les bateaux (Journal Officiel No.86) se trouve e.a. la stipulation qu'aucun voyage ne peut être entrepris, s'il ne se trouve pas à bord les remèdes vulnétaires et les articles de pansement, nécessaires et un guide y relatif. Cette stipulation est développée dans l'article 69 du décret sur les bateaux (Décret Royal du 26 novembre 1932, Journal Officiel No.563); le contenu des cantines médicales est inséré dans l'annexe IX de ce décret (un exemplaire de cette annexe est joint au décret). L'article 69, alinéa 2 est conçu comme suit:
"A bord de tout bateau qui n'a pas enrôlé de médecin, il faut qu'il y ait des médicaments, des remèdes vulnéraires, des articles de pansement, des désinfectants et un guide indiqué par notre Ministre, pour l'emploi de ces moyens, selon les prescriptions indiquées dans l'annexe IX".
- 7a. L'armement des bateaux de sauvetage est réglé par la Loi.
- b. A ce sujet il n'y a rien de prescrit. La plupart des bateaux ont à bord une installation de radiotéléphonie.

- c. La loi prescrit e.a.
Un bateau de sauvetage avec des ceintures de sauvetage suffisantes, des bouées de sauvetage, un appareil pour verser de l'huile sur les flots, une échelle d'escalade, des extincteurs à main, des lampes de sûreté, des matériaux de réparation, des prélaris, des médicaments, un guide de médecine, des cartes nautiques, 1 ou 2 boussoles, 1 lunette d'approche, un sextant, un fanal (au-dessus de 150 tonneaux brut), une lanterne de réserve, une flûte ou sirène, 2 ancres, des fusées.
En outre les bateaux sont obligés de se soumettre une fois par an à une petite inspection et une fois tous les 4 ans à une inspection générale.
- 8a. Propre initiative.
b. Propre initiative.
- 9a. Ecoles de pêche à Scheveningue, à Katwijk, à IJmuiden et à Vlaardingen.
b. Il y a un brevet de capacité pour la pêche maritime pour le patron et pour le second (non obligatoire). Ensuite il faut qu'il y ait à bord une personne qui puisse servir la radio.
10. Par rapport à la question a et à la première question sous b on peut faire observer que la loi du 2 août 1935, contenant des stipulations qui se rapportent au brevet de capacité pour la pêche maritime (Journal Officiel No. 455) est entrée en vigueur, le 1er octobre 1947.

Tout de même les stipulations pour l'exécution n'ont toujours pas paru dans le Journal Officiel. A l'égard de la dernière question sous b, je fais remarquer que dans notre pays on ne parle pas de cabotage mais de petite navigation commerciale et de petite navigation commerciale restreinte. La petite navigation est la navigation avec des bateaux de moins de 500 tonneaux de contenu brut, tandis que la petite navigation restreinte est la navigation dans un termain déterminé, principalement près de la côte au nord des Pays-Bas et dans la partie méridionale de la Baltique. Les exigences pour les diplômes de marin pêcheur (patron, second et mécanicien) sont en général un peu plus basses que celles qui existent pour la petite navigation commerciale, mais plus hautes que celles qui valent pour la petite navigation commerciale restreinte.

1 a) I Pêche de la baleine (dérivette
Pêche maritime (chalutage
(pêche à la cordée
(pêche à la seine
Pêche cotière et pêche sur le Lac Yssel.
Pêche de poissons migrateurs dans les rivières et les
fleuves de la Hollande méridionale et de Zélande.

II Baleine, hareng, maquereau, poisson d'eau douce, cre-
vette, huitre, moule.

III Patron propriétaire, S.A. de famille, S.A.

b) Pêche saisonnière
Dérivette: juillet à décembre.
Pêche à la seine: avril-septembre.

2 a) Nombre total de personnes: environ 13.000

b) Pêche maritime " 4.000
" cotière " 5.000
" fluvial etc. " 4.000

3 a) 1. Société coopérative des pêcheurs sur le lac Yssel U.A.
2. Poissonnerie coopérative Volendam
3. " " Moerdijk

b) Sous 1. But.

La société a pour but de favoriser les intérêts matériels de ses membres comme pêcheurs du lac Yssel.

1. La société tâche d'atteindre son but par les moyens suivants:

- a. participer et contribuer à l'étude de la technique de la pêche sur le lac Yssel et au façonnage, au manufacturage et à la distribution des produits de cette pêche et à la divulgation des résultats de cette étude parmi les membres et partout où cela pourrait être utile dans le cadre du but;
- b. projeter des plans pour parvenir à l'amélioration de la position sociale et économique des pêcheurs sur le lac Yssel, spécialement celle des membres de la société, et contribuer et participer à l'exécution de ces plans, e.a. en stimulant et en favorisant les améliorations techniques, par la fondation d'une ou de plusieurs organisations d'achat et/ou de vente d'engins et/ou de produits de la pêche sur le lac Yssel et par une représentation centrale des membres envers l'autorité et envers des tierces personnes.
- c. favoriser la formation des membres de la société comme pêcheurs, e.a. en publiant un organe écrit de la société, en arrangeant des conférences utiles sur le domaine de la pêche et en donnant des avis aux membres;
- d. fonder une ou plusieurs organisations centrales qui selon leurs statuts puissent favoriser la réussite du but de la société et participer à ces organisations;

- e. appliquer tous les autres moyens licites.
2. La société peut aussi étendre son activité à des tierces personnes.
- 3 b) Sous 2. Propriété de pêcheurs et de commerçants.
La solde bénéficiaire est au profit d'institutions de charité.
- 4 a) Tonnage total par le 1er janvier 1947 60.000 tonnes.
- | b) | <u>Nombre</u> | <u>longueur</u> | <u>tonnage total</u> |
|----|---------------|-----------------|----------------------|
| | 532 | 14-20 m | 12.000 |
| | 180 | 20-30 m | 18.500 |
| | 150 | 30-40 m | 26.500 |
| | 8 | 40- | 3.000 |
- c) Chalutiers à vapeur 13.000
" à moteur 1.400
Lougres à vapeur 7.200
" à moteur 24.000

Cotres 2.450
Petits cotres 6.550
Barques de pêcheur 3.000
Navires du Waddenzee 1.400
Le reste 1.000
- 5 a) 1. Crédit pour la reconstruction de navires qui ont péri par suite d'actions de guerre.
2. Laboratoires pour la pêche.
- b) 1. Le Ministère de l'Agriculture, de la Pêche et du Ravitaillement, la Direction pour la Pêche.
2. Ordine pour les produits de pêche, verticale, organe pour l'ordination du marché avec automonie et compétence ordonnante.
3. Inspections de pêche.
4. Poissonnerie de l'Etat à Ymuiden.

No. 517 NEDERLAND.

INHOUD VAN DE C.A.O.'s OP HET GEBIED VAN DE VISSERIJ
EN AANVERWANTE BEDRIJVEN.

Inleiding:

Naast de hierna te noemen collectieve arbeidscontracten, welke als vrije overeenkomsten tussen werknemers- en werkgeversorganisaties tot stand komen, bestaan diverse bindende loonregelingen, welke meestentijds op verzoek van werkgevers, bij gebrek aan eigen organisatie, bij beschikking van het College van Rijksbemiddelaars aan alle bedrijfsgenoten worden opgelegd. In de praktijk bestaat geen verschil tussen beide, zodat ook de bindende loonregelingen volledigheidshalve zullen worden vermeld.

De inhoud van de collectieve arbeidsovereenkomsten in de visserij en aanverwante bedrijven.

A. C.A.O.'s, welke bestaan voor het varend personeel, zijn de volgende:

- 1e. Collectieve overeenkomst der lonen en andere arbeidsvoorwaarden der schepelingen ter trawlvisserij te IJmuiden met uitzondering van die der Verre Noord- en IJslandvisserij;
- 2e. Regeling van lonen en overige arbeidsvoorwaarden voor de trawlvisserij 1947;
- 3e. Loonregeling voor een Stoom-, Beug- en Haringschip;
- 4e. Regeling van lonen en overige arbeidsvoorwaarden voor de haringvisserij 1948.

Ad A. 1e.

In art.1 treft men de lonen van de opvarenden der stoom- en motor-trawlers aan.

	Maand- gage	Per- cen- ten- geld	Ge- varen- premie	Totaal perc. geld
Schipper	f -	5,-	0,15	5,15
Stuurman	"140,-	1,35	0,15	1,50
1e machinist, 1e motordrijver	"150,-	1,85	0,15	2,-
2e machinist, 2e motordrijver	"147,-	1,1	0,15	1,25
Matroos	"135,-	0,85	0,15	1,-
Stoker, olieman, 3e motordrijver	"135,-	0,85	0,15	1,-
Tremmer	"113,-	0,55	0,15	0,7
Kok(20 jaar of ouder)	"113,-	0,85	0,15	1,-
Kok(beneden 20 jaar)	"113,-	0,6	0,15	0,75
Lichtmatroos, 15 jaar	" 50,-	0,1	-	0,1
Lichtmatroos, 16 jaar	" 55,-	0,15	-	0,15
Lichtmatroos, 17 jaar	" 60,-	0,2	-	0,2
Lichtmatroos, 18 jaar of ouder	" 75,-	0,25	-	0,25

Percentengeld: het percentengeld wordt uitbetaald over de netto-besomming, waaronder wordt verstaan de bruto-besomming na aftrek van 9%.

Lichtmatroos: de lichtmatroos moet tenminste 6 maanden vaartijd hebben en de leeftijd van 18 jaar hebben bereikt, alvorens als matroos te kunnen aanmonsteren. De werktijd van de lichtmatroos zal vallen tussen 6 uur 's mor-
gens-

gens en 6 uur 's avonds: tussen 6 uur 's avonds en 6 uur 's morgens zal als regel geen gebruik van zijn diensten worden gemaakt; hij zal een onafgebroken nachtrust hebben van tenminste 8 uur.

Carriers: bij uitoefening van de visserij met behulp van "carriers" kunnen tussen partijen in onderling overleg bijzondere regelen worden getroffen voor het vaststellen van de besomming, waarover het procentengeld zal worden berekend.

In de overige 24 artikelen worden evenzovele onderwerpen, de trawlvisserij betreffende, geregeld. Deze onderwerpen zijn: bergloon; lever- en kuitgeld; tremmen over dek voor Noordzeetrawlers; voeding; opzegging; ontslag wegens dringende reden; bijzondere regeling schipper, stuurman en machinist; vervanging bij ziekte of ongeval; wachtgeldregeling; inhouding voor schulden; overplaatsing, aanneming personeel; rusttijden; incomplete bemanning; reisgeld; zoodvis; vacantie; bemanningssterkte; machinekamerpersoneel; ziekte en ongevallenuitkering; geschillencommissie; arbitrage; contractduur; domicilie.

Ad A. 2e.

Een nieuw C.A.O. is binnenkort te verwachten, regelende de lonen en overige arbeidsvoorwaarden voor de trawlvisserij. Zowel de nieuwe C.A.O. van 1948 als de nog geldende van 1947 betreft de haring-trawlvisserij.

Inhoud:

Samenstelling en beloning van de bemanning.

a. Voor loggers, voorzien van een motor tot en met 124 pk zal de bemanning bestaan uit 8 koppen, welke de volgende beloning zal ontvangen:

1 schipper	6	%
1 stuurman	3 3/8	%
1 monteur	3 5/8	%
3 matrozen, elk 3%	9	%
1 kok	2	%
2 jongens, samen	2 4/8	%
	<u>Totaal</u>	<u>26 1/2 %</u>
	van de netto besomming.	

b. Voor loggers, voorzien van een motor van 125 pk tot en met 250 pk zal de bemanning bestaan uit 9 of 10 koppen, naar keuze van de reder, welke de volgende beloning zal ontvangen:

Bemanning van 9 koppen			Bemanning van 10 koppen		
1 schipper	5	%	1 schipper	5	%
1 stuurman	2 6/8	%	1 stuurman	2 6/8	%
1 eerste monteur	3	%	1 eerste monteur	3	%
1 tweede monteur	2 5/8	%	1 tweede monteur	2 5/8	%
3 matrozen, elk 2 1/2 %	7 4/3	%	2 matrozen, elk 2 1/2 %	5	%
			1 matroos onder de gage	2	%
1 kok	2	%	1 kok	2	%
1 jongen	1 5/8	%	2 jongens, samen	2 1/8	%
	<u>Totaal</u>	<u>24 1/2 %</u>		<u>Totaal</u>	<u>24 1/2 %</u>
	van de netto besomming			van de netto besomming.	

c. Voor normale stoomloggers zal de bemanning bestaan uit 10 koppen, welke de volgende beloning zal ontvangen:

1 schipper	5	%
1 stuurman	2 6/8	%
1 machinist	3	%
1 oudste stoker	2 5/8	%
1 jongste stoker	2 4/8	%
3 matrozen, elk 2 1/2 %	7 4/8	%
1 kok	2	%
1 jongen	1 5/8	%

Totaal 27 %
van de netto besomming.

d. Voor hulpstomers zal de bemanning 28 1/4 % van de netto besomming ontvangen, doch zal de samenstelling en de individuele beloning van de bemanning aan onderling overleg tussen de betrokken reder en de bemanning worden overgelaten.

Netto besomming.

Onder netto besomming wordt verstaan de bruto-opbrengst van de vis, na aftrek van de kosten aan de afslag verbonden, alsmede van bijzondere kosten, tot een totaal maximum van 12%.

De gehele vangst, waaronder is begrepen alle voor consumptie geschikte kleine vis, moet in de afslag ten name van het schip worden verkocht.

Afslag van een en ander ten name van schipper, matrozen of anderen is verboden. De opbrengst van "puf" komt eveneens in de besomming.

Garantieloon.

Aan de bemanning wordt een loon gegarandeerd van f 30,-- per week per matrozendeel, de overige rangen naar verhouding, met een maximum van f 50,-- per week, te berekenen per 4 weken.

Verder treft men regelen aan over de volgende onderwerpen:

Klaarmaken en afsnijden; lever, kuit en zootje; reisgeld; boet- en klingeld; vrije tijd; afrekening; lossen; gebroken reizen; sleeploon; uitkering Zee-ongevallenwet 1919; ziekengeld; monsterring.

Ad A. 3e.

Inhoud:

Samenstelling en beloning der bemanning.

1 schipper	2	delen
1 stuurman	1 1/4	"
1 machinist	1 3/8	"
1 stoker	1	"
6 matrozen	6	"
1 oude jongen	5/6	"
1 omtoor	7/12	"
2 inbakkers	1	"
1 speeljongen	1/3	"
1 tremmer	5/6	"
1 kok	7/8	"
17 koppen	16 1/12	delen

De gage bedraagt 2 1/4 % van de netto besomming per matrozendeel.

Netto besomming.

Onder netto besomming wordt verstaan de opbrengst der lading, onder aftrek tot een totaal maximum van 7% van deze opbrengst.

-Garantieloon-

Garantieloon.

Aan de leden der bemanning wordt over de duur der zoutvisserij een loon gegarandeerd van f 30,-- per week per matrozendeel, de andere rangen naar verhouding, met een maximum van f 50,--.

Vervolgens vindt men bepalingen over:
braadjje en traangeld; klaarmaken van het schip; boet- en klingeld;
taanloon; binnenliggen; averij; ziekengeld; uitkering Zee-ongeval-
lenwet 1919; monsterring.

Ad A. 4e.

Deze C.A.O. handelt over de haringdrijfnetvisserij.

Inhoud:

Samenstelling en beloning van de bemanning.

a. Voor loggers met een motor tot en met 124 pk.

1 schipper	2	delen
1 stuurman	1 2/16	"
1 monteur	1 3/16	"
6 matrozen	6	"
2 oudsten	1 8/16	"
1 jongste	10/16	"
1 reepschieter	8/16	"
1 afhouder	6/16	"
1 kok-matroos	12/16	"
15 koppen	14 1/16	delen

met een totale gage van 28% van de netto besomming, of 1.99% per matrozendeel.

b. Voor loggers met een motor van 125 pk en hoger:

1 schipper	2	delen
1 stuurman	1 2/16	"
1 monteur	1 4/16	"
1 2e monteur	1 1/16	"
6 matrozen	6	"
2 oudsten	1 8/16	"
1 jongste	10/16	"
1 reepschieter	8/16	"
1 afhouder	6/16	"
1 kok-matroos	13/16	"
16 koppen	15 4/16	delen

met een totale gage van 27% van de netto besomming, of 1.77% per matrozendeel.

Loggers met een motor van 125 pk en hoger van afwijkend type kunnen desgewenst varen op stoomloggerconditie.

c. Voor stoomloggers:

1 schipper	2	delen
1 stuurman	1 4/16	"
1 machinist	1 6/16	"
1 stoker	1	"
7 matrozen	7	"
2 oudsten	1 8/16	"
1 jongste	9/16	"
1 reepschieter	6/16	"
1 afhouder	4/16	"
1 kok-matroos	14/16	"
17 koppen	16 3/16	delen

-met-

met een totale gage van $27\frac{1}{2}\%$ van de netto besomming of 1.70% per matrozendeel.

Haringvisserij na 8 December.

Voor hetgeen na 8 December wordt gevangen, wordt een extra gage van $1/4\%$ per matrozendeel uitgekeerd.

Haringtrawlvisserij.

Indien door een schip met een bemanning, overeenkomende met die van een haringdrijfnettschip, de haringtrawlvisserij wordt uitgeoefend, wordt de gage van de bemanning als volgt berekend: indien haringdrijfnetten en haringtrawlnetten gelijktijdig voor een reis worden medegenomen, of indien uitsluitend haringtrawlnetten worden medegenomen en voorzover de haring in het laatste geval vers wordt aangevoerd, wordt het matrozendeel voor de haringtrawlvisserij vastgesteld voor:

loggers tot en met 124 pk	op 2.25%
loggers van 125 pk en hoger	op 2.05%

de overige rangen naar verhouding.

In alle andere gevallen wordt de gage van de bemanning bij de haringtrawlvisserij gelijkgesteld aan die van de drijfnettharingvisserij.

Netto besomming.

Onder netto besomming wordt verstaan de opbrengst der lading haring onder aftrek van 7% van deze opbrengst, met dien verstande, dat in Katwijk de aftrek $6\frac{1}{2}\%$ zal bedragen, doch dat daarboven tevens de kosten van vracht en dergelijke kunnen worden afgetrokken tot een maximum van 1% van de opbrengst.

Het bovenstaande geldt niet voor verse haring, waarvan de werkelijk aan de verkoop verbonden kosten worden afgetrokken tot een maximum van 11% van de opbrengst te IJmuiden en van 9% van de opbrengst in andere aanvoerhavens.

Berekening der gages.

De berekening der gages geschiedt steeds op de grondslag van de maximum-prijzen, of, indien deze niet worden behaald, op de grondslag der prijzen, welke gelden op de eerstvolgende afslag na binnenkomst ter plaatse, waar het schip thuis behoort of waar de haring kan worden verkocht.

Het varen met minder koppen.

Wanneer door omstandigheden met minder koppen wordt gevaren, zal het overblijvende deel gelijkelijk worden verdeeld naar rang, met dien verstande, dat schipper, stuurman, monteur en machinist een matrozendeel ontvangen.

Verse haring, verse makreel en andere verse vis.

Over hetgeen aan verse haring, verse makreel en andere verse vis wordt besomd, zal de bemanning $1/4\%$ extra gage per matrozendeel worden uitbetaald. De opbrengst van hetgeen vers wordt aangevoerd komt in de besomming. Deze extra gage vervalt met ingang van 9 December.

Garantieloon.

Aan de leden der bemanning wordt over de duur der teelt tot en met 8 December, na afloop daarvan te berekenen, een weekloon gegarandeerd van f 35,-- per matrozendeel, de andere rangen naar verhouding, met een maximum van f 55,--, welk bedrag wekelijks zal worden uitbetaald, waarbij er rekening mede wordt gehouden, dat de genoten opbrengst van het braadje en de makreel daaronder begrepen worden.

Na 8 December gaat een nieuw garantieloon in van f 35,-- per week per matrozendeel, de andere rangen naar verhouding, met een maximum van f 55,-- per week.

Zodra uitsluitend ter vers-haringvisserij of ter Kanaalvisserij wordt uitgevaren, gaat opnieuw een garantieloon in van f 35,-- per week per matrozendeel, de andere rangen naar verhouding, met een maximum van f 55,-- per week.

Fooien.

Het is verboden fooien of monstergeld, onder welke naam en in welke vorm ook, te betalen of te doen betalen.

De overige bepalingen behelzen de volgende onderwerpen: braadje voor de bemanning; klaarmaken; afsnijden, schuurwerk; boeten klimgeld; taanloon; reisgelden; jaagloon; besommingslijst; binnenliggen; lossen en laden; Scheveningse conditie; Katwijkse conditie; fondsgeld; combinatievaren; gebroken reizen en averij; vergoeding voor aan de wal gesteurde haring; het z.g. Zaterdagavondoverschot; sleeploon; visloon van netten; vacantie; uitkering Zee-ongevallenwet 1919; ziekingeld; monstering.

B. De C.A.O.'s, welke bestaan voor het walpersoneel, d.w.z. schuur- en erfpersoneel en arbeiders, werkzaam in de rokerijen:

1e. Collectieve arbeidersovereenkomst voor het schuur- en erfpersoneel d.d. September 1948;

2e. C.A.O. voor de arbeiders, werkzaam in de rokerijen.

Ad B. 1e.

Inhoud:

Het bepaalde in deze overeenkomst geldt voor alle arbeiders, werkzaam op de schuren en erven te Vlaardingen, Scheveningen en Katwijk.

Het loon bedraagt per week voor:

1e. geschoolde vaste arbeiders	f 40,--
2e. voor varende personeel:	
schipper	" 40,--
machinist-motordrijver	" 38,50
stuurman	" 37,50
matroos	" 35,--
jongeren naar de rang, welke zij aan boord bekleden	
3e. niet valide ex-opvarenden	f 30,-- f 37,50.

De overige artikelen geven bepalingen over de werktijd, overwerk, feestdagen, kort verzuim, vacantie, ziekte en ongeval, beëindiging dienstverband, betere voorwaarden.

Ad B. 2e.

Inhoud:

In deze overeenkomst wordt verstaan onder vaste arbeiders, arbeiders, die voor een week of langer worden aangenomen. Losse arbeiders worden voor korter dan een week aangenomen.

In art. 3 wordt bepaald, dat het loon voor volwaardige geoefende arbeiders van 23 jaar en ouder f 0,85 per uur bedraagt. Het loon voor volwaardige geschoolde arbeiders van 23 jaar en ouder bedraagt f 0,95 per uur. Voor geoefende losse arbeiders van 23 jaar en ouder bedraagt het loon f 0,90 per uur en voor geschoolde losse arbeiders van 23 jaar en ouder f 1,-- per uur. Losse arbeiders worden voor tenminste 5 uren aangenomen.

Arbeiders, die de 23-jarige leeftijd nog niet hebben bereikt, ontvangen de hieronder volgende percentages van de in artikel 3 genoemde lonen.

Bij een leeftijd van 16 jaar	35%
" " " " 17 "	45%
" " " " 18 "	55%
" " " " 19 "	65%
" " " " 20 "	75%
" " " " 21 "	85%
" " " " 22 "	95%

In de overige artikelen vindt men bepalingen omtrent werktijd, overwerk, feestdagen, kort verzuim, vacantie, ziekte en ongeval, beëindiging dienstverband, betere voorwaarden.

Naast de hiervoor behandelde collectieve arbeidsovereenkomsten bestaan nog enige bindende loonregelingen, welke wij volledigheidshalve hier vermelden. Deze zijn:

- 1e. Loonregeling voor kuipers en haringpakkers;
- 2e. Regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden voor het oester- en mosselbedrijf;
- 3e. Regeling van lonen en andere arbeidsvoorwaarden voor de visconserverenindustrie.
- 4e. Vislosregeling d.d. 10.2.47, voorlopig vastgesteld door het College van Rijksbemiddelaars.

Ad 1e. Voor de toepassing van deze regeling worden geacht te behoren alle ondernemingen, welke gezouten haring in het groot verhandelen en gevestigd zijn te Katwijk, Noordwijk, Scheveningen, Vlaardingen, Maassluis en IJmuiden.

Deze overeenkomst is een mantelovereenkomst, d.w.z. de lonen zijn voor de verschillende vestigingsplaatsen afzonderlijk vastgesteld. Ook de indeling der werktijden zal plaats vinden volgens het ter plaatse gebruikelijke schema.

De overige bepalingen betreffen de volgende onderwerpen: overwerk, verzuim, algemeen erkende feestdagen, vacantie en opzegging dienstverband.

Ad 2e. De laatste wijziging van deze regeling is gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant van 26 Februari 1948, No. 40.

Lonen vaste arbeiders.

Het loon voor de vissers bedraagt:

- | | |
|---------------------------|-------------------|
| a. voor schippers | f 37,50 per week; |
| b. voor motordrijvers | " 36,50 per week; |
| c. voor schippersknechten | " 34,50 per week. |

Voor het varen op de Waddenzee wordt f 12,50 per reis extra betaald.

Een arbeider, die een schipper of motordrijver op de schepen vervangt, heeft gedurende de uren, dat deze vervanging geschiedt, recht op een zodanige toeslag op het loon, dat gedurende die uren het loon gelijk wordt aan dat van hem, die hij vervangt, tenzij bij het betreffende bedrijf een regeling bestaat betreffende een vaste toeslag voor de personen, die vervangen, welke in financieel opzicht niet nadeliger voor hem is.

Het loon voor de arbeiders aan de wal, de oesterputten enz. bedraagt voor arbeiders van 21 jaar en ouder:

- | | |
|---------------------------------------|-------------------|
| a. voor opzichters en bedrijfsleiders | f 37,50 per week; |
| b. voor sorteerdere | " 34,50 per week; |
| c. voor uitzoekers | f 32,50 per week. |

Lonen voor losse arbeiders.

Het loon voor de losse arbeiders van 21 jaar en ouder bedraagt f 7,50 per dag of f 0,90 per uur.

Lonen voor jeugdige arbeidskrachten.

Het loon voor jeugdige arbeidskrachten bedraagt in procenten van de bovengenoemde bedragen:

op 20-jarige leeftijd	90%
op 19-jarige leeftijd	80%
op 18-jarige leeftijd	70%
op 17-jarige leeftijd	60%
op 16-jarige leeftijd	50%
op 15-jarige leeftijd	40%.

In deze regeling zijn de lonen vastgesteld voor de vissers, de losse arbeiders, jeugdige arbeidskrachten.

De overige artikelen handelen over de volgende onderwerpen: arbeidstijd, dienstverband, overwerk, feestdagen en vacantie.

Ad 3e. In deze regeling worden de ondernemingen ingedeeld in vijf klassen. Iedere klas omvat een aantal gemeenten.

Het uurloon bedraagt voor

a. ongeoeffend mannelijke werknemers van 23 jaar en ouder:

Klasse I	f 0,77
Klasse II	f 0,74
Klasse III	f 0,71
Klasse IV	f 0,68
Klasse V	f 0,66.

Geoeffende werknemers van 23 jaar en ouder kunnen naar gelang van de mate van geoeffendheid ten hoogste f 0,06 per uur meer ontvangen.

Geoeffende werknemers, behorende tot het vaste personeel, kunnen naar gelang van de mate van geoeffendheid ten hoogste f 0,08 per uur meer ontvangen.

b. ongeoeffende vrouwelijke werknemers van 21 jaar en ouder:

Klasse I	f 0,43
Klasse II	f 0,41
Klasse III	f 0,39
Klasse IV	f 0,37
Klasse V	f 0,35.

Geoeffende werkneemsters kunnen naar gelang van de mate van geoeffendheid ten hoogste f 0,05 per uur meer ontvangen.

Aan chauffeurs, rokers, machinisten, kuipers en technisch personeel zullen de lonen worden betaald, welke voor deze categorieën werknemers ter plaatse gelden.

Ook hier treft men bepalingen aan omtrent arbeidstijd, dienstverband, overwerk, feestdagen en vacantie.

Ad 4e.

Deze regeling geldt voor alle geregistreeerde IJmuidense havenarbeiders. Het garantieloon is vastgesteld op f 35,-- per week. Indien de arbeiders een dag niet op tijd komen, wordt hun garantieloon met f 5,75 verminderd. Voor iedere f 100,-- geloste vis of haring wordt 5 ct. aan ieder lid van de lossende ploegen boven hun garantieloon betaald. Pakkers en ruimgasten genieten f 2,-- per persoon per lossing meer dan de overige lossers. Voorts ontvangt iedere lossers hoogstens 4 kg vis per dag.

In Scheveningen en Vlaardingen geschiedt het lossen in aangenomen werk.

Voor het lossen van drijfnetvissersvaartuigen is dit als volgt:

lossers en laden van een vleet

f 45,--

-1 last-

1 last = 17 kantjes haring	f 3,--
1 ton zout laden	f 0,25
1 ledige ton	f 0,05
verse haring per kist	f 0,30.

Alle vislossers verdienen voor het verrichten van deze arbeid evenveel.

Bij het lossen van verse vis in Vlaardingen is de verdienste als volgt:

Pakkers	f 6,25 per man bij een besomming	t/m f 2.000,--
Ruimgasten	f 5,25 per man bij een besomming	t/m f 2.000,--
Overigen	f 4,50 per man bij een besomming	t/m f 2.000,--.

Bij een besomming boven f 2.000,-- ontvangt iedere vislosser f1,-- per f 1.000,-- meer.

In deze regeling zijn verder nog bepalingen omtrent werktijd, vacantie en dienstverband opgenomen.

Volledigheidshalve zij hier vermeld, dat de ploegensterkte bij C.A.O. is geregeld. Minimaal moeten in de ploeg worden opgenomen:

beneden 50 kisten	2 man
51 t/m 75 kisten	3 man
76 t/m 100 kisten	6 man
101 t/m 150 kisten	8 man
151 t/m 200 kisten	9 man
boven 200 kisten	11 man.

Bij een losploeg van 9 man en minder zijn normaal geen ruimgasten in de ploeg begrepen. Bij een losploeg van 11 man zijn normaal 4 pakkers en 3 ruimgasten in de ploeg begrepen. Slechts op verzoek van de schipper worden ruimgasten te werk gesteld. Worden deze niet te werk gesteld, dan moeten toch hun lonen worden uitbetaald.

No. 522. NEDERLAND.

DE SOCIALE VOORZIENINGEN OP HET GEBIED VAN DE NEDERLAND-
SE ZEE- EN KUSTVISSERIJ VOOR VAREND EN WALPERSONEEL

Op het walpersoneel, in dienst van rederijen, zijn van toepassing:

- 1e. Ongevallenwet 1921;
- 2e. Ziektewet;
- 3e. Ziekenfondsenbesluit;
- 4e. Kinderbijslagwet;
- 5e. Invaliditeitswet.

Bij het varend personeel moet onderscheid worden gemaakt tussen de kustvisserij en de zeevisserij. Het begrip "kustvisser" is moeilijk te omschrijven en men moet bij de beoordeling, of men al dan niet tot deze categorie behoort, bedenken, dat de ziektewet beoogt de z.g. grote zeevisserij uit te sluiten.

Op de kustvisserij zijn dan ook alle bovenstaande wetten en besluiten van toepassing, voorzover zij in loondienst werkzaam zijn.

Op de kustvisserij echter, die op deel varen, is alleen van toepassing de Ongevallenwet 1921.

Op het varend personeel bij de zeevisserij is van toepassing:

- 1e. Zee-ongevallenwet;
- 2e. Bij ziekte artt. 415 en volgende Wetboek van Koophandel;
- 3e. Kinderbijslagwet;
- 4e. Invaliditeitswet.

De arbeider behoeft zich niet aan te melden om verzekerd te worden. Het feit, dat hij in een onderneming in loondienst werkt, doet hem van rechtswege verzekerd zijn. Dit geldt ook voor de ongevallenwetten. Echter niet bij de invaliditeitswet. Ingevolge deze wet is de arbeider verplicht zich aan te melden. Eerst wanneer hij deze aangifte heeft gedaan is hij verzekerd.

Overzicht van de bestaande sociale wetten.

A. De Ongevallenwet 1921.

De kustvisserij is een krachtens de Ongevallenwet 1921 verzekeringsplichtig bedrijf, indien het wordt uitgeoefend met vaartuigen, waarvoor door het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, geldig voor vaargebied tot 15 mijl uit de Nederlandse kust. Indien de visserij wordt uitgeoefend met vaartuigen, waarvan een certificaat is afgegeven, geldig voor vaargebied buiten 15 mijl van de Nederlandse kust, is de Zee-ongevallenwet van toepassing.

Voor de onder de Ongevallenwet 1921 vallende kustvisserij gelden voor werkgevers en werknemers geheel dezelfde bepalingen als voor werkgevers en -nemers in andere bedrijven. Dat betekent dus, dat de vissers verzekerd zijn tegen geldelijke gevolgen van ongevallen hun in verband met hun dienstbetrekkingen overkomen en dat de werkgevers daarvoor premie moeten overleggen aan de Rijksverzekeringsbank, tenzij zij zelf het risico der wettelijke ongevallenverzekering hunner werklieden willen dragen, of dit risico willen overdragen aan een Naamloze Vennootschap of rechtspersoonlijkheid bezittende vereniging, daaronder begrepen een wederkerige verzekerings- of waarborgmaatschappij.

Als schadeloosstelling wordt gegeven:

Genees- en heelkundige behandeling en een uitkering, welke uiterlijk
-gedurende-

gedurende 6 weken na het ongeval 80% van het dagloon en daarna bij gehele invaliditeit 70% van het dagloon bedraagt en bij gedeeltelijke invaliditeit een evenredig deel daarvan. Het maximum dagloon is f 10,--. Bij overlijden tengevolge van het ongeval wordt vergoeding voor begrafenis-kosten verleend en een rente aan met name genoemde nagelaten betrekkingen (in de eerste plaats de vrouw van de getroffene, met wie hij ten tijde van het ongeval gehuwd was en zijn kinderen beneden 16 jaar). De renten der nagelaten betrekkingen mogen tezamen niet meer bedragen dan 60% van het dagloon der overledene.

De verzekerde, die lid is van de bemanning van een vaartuig, heeft, bij totaal verlies zijner uitrusting door een ramp aan het vaartuig overkomen, aanspraak op een uitkering ineens.

Voor de kustvisser-deelvissers geldt het Besluit van de waarnemend Secretaris-Generaal van Sociale Zaken d.d. 5 Februari 1941, Staatscourant No.25.

Hierin is bepaald, dat degene, die als deelvisser werkzaam is in het onder de Ongevallenwet 1921 vallende vissersbedrijf, uitgeoefend buiten rivieren en binnenwateren - gemakshalve wordt hierboven steeds gesproken van kustvisserij - voor de toepassing dier wet geacht wordt werkzaam te zijn in loondienst van de eigenaar van het vaartuig waarop hij werkzaam is.

B. Zee-ongevallenwet.

Een vissersvaartuig, waarvoor door de Scheepvaart-Inspectie een certificaat van deugdelijkheid is afgegeven, geldig voor vaargebied, liggende buiten 15 mijl van de Nederlandse kust, mag niet buitengaats worden gebracht, tenzij de schipper in het bezit is van een schriftelijke vergunning van de Scheepvaart-Inspectie, welke slechts wordt afgegeven, indien blijkt, dat de uitkeringen ingevolge de Zee-ongevallenwet voldoende zijn gewaarborgd. In de praktijk wil dit zeggen, dat de rederij zich zal aansluiten bij de Vereniging "Zee-Risico", Singel 126-130 te Amsterdam.

Bij ongeval dient aangifte bij "Zee-Risico" te geschieden, welke dan voor de schadeloosstellingen zorgdraagt. Deze schadeloosstellingen zijn: geneeskundige behandeling, geldelijke uitkering, vergoeding wegens algeheel verlies van uitrusting bij scheepsramp (door Minister van Sociale Zaken bepaalde bedragen), eventueel begrafenis-kosten (maximaal 30 x dagloon) en opleiding tot ander beroep, indien het oorspronkelijk beroep en zodanige reactivering mogelijk wordt geacht. De geldelijke schadeloosstelling bij algehele invaliditeit bedraagt gedurende de eerste 6 maanden 80%, daarna 70% van het dagloon. Bij gedeeltelijke invaliditeit een in verhouding tot de verloren geschiktheid tot werken staand deel van die 80 of 70% van het dagloon. De daglonen voor de verschillende rangen zijn vastgelegd in een door de Minister van Sociale Zaken vastgestelde tabel (maximaal f 10,--). Bij dood door ongeval komen de nagelaten betrekkingen voor een uitkering in aanmerking, weduwe 30% van het dagloon, kind 15% (ouderloos kind 20%), bij kostwinnerschap van ouders en schoonouders zoveel als de overledene tot hun levensonderhoud bijdroeg, maximaal 30% van het dagloon. In totaal wordt aan de nagelaten betrekkingen gezamenlijk echter niet meer uitgekeerd dan 60% van het dagloon.

Sommige ziekten, welke voor de visserij in hoofdzaak van belang zijn, zijn met ongeval gelijk gesteld: blaar aan de hand, pekel-puist aan de pols, mouwvreter door schuring van oliegoed, duidelijk waarneembare verwonding door openschuren van de huid, tendovaginitis crepitans ("knar") van vinger- en duimstrekkingen, zonnesteek, bevriezing.

-C. Ziektewet-

C. Ziektewet.

Hier vallen dus alleen de kustvisseren onder, voorzover in loondienst werkzaam en het walpersoneel. Indien de arbeider meer dan f 3750,- per jaar verdient, valt hij buiten deze Wet.

Aangifte moet worden gedaan door of namens de verzekerde, binnen 24 uur nadat de ongeschiktheid tot werken is ontstaan. Het ziekingeld bedraagt 80% van het dagloon. Het ziekingeld wordt hoogstens gedurende 52 weken uitgekeerd. De arbeider, die 52 weken ziekingeld heeft genoten en nog ongeschikt is tot werken, behoort invaliditeitsrente aan te vragen.

Bij zwangerschap van verzekerden wordt ten hoogste 6 weken voor de bevalling ziekingeld uitgekeerd, hetwelk gelijk is aan het volle dagloon (20% meer dus dan in gewone gevallen van ziekte). Bij bevalling van een verzekerde wordt verder ziekingeld uitgekeerd, gelijk aan het volle dagloon zolang de ongeschiktheid tot werken duurt, zulks ten hoogste gedurende 52 weken en tenminste gedurende 6 weken na de dag der bevalling.

De arbeider, wiens verplichte verzekering is geëindigd, kan zich vrijwillig verzekeren binnen een maand na het einde der dienstbetrekking bij het orgaan waar hij verplicht verzekerd was.

De Ziektewet verleent bij bevalling een uitkering van f 55,- aan degenen, die daarop recht hebben.

D. Ziekenfondsenbesluit.

Dit besluit, waarbij het ziekenfondswezen onder toezicht van de Staat is gesteld, beoogt de verzekerden een doeltreffende geneeskundige verzorging te waarborgen.

Onder het ziekenfondsenbesluit vallen alle personen, verzekerd ingevolge de Ziektewet, alsmede de arbeidscontractanten in dienst van een publiek-rechtelijk lichaam, met een loon van niet meer dan f 3750,-, voorzover zij niet onder de Ziektewet vallen, omdat voor hen een bijzondere regeling geldt en de werklozen, die overbruggingsuitkering genieten. Zij worden aangeduid als "rechtstreeks verzekerden".

Zonder dat hiervoor afzonderlijk premie is verschuldigd, zijn mede verzekerd de personen, die met een rechtstreeks verzekerde in gezinsverband samenwonen en jegens wie de rechtstreeks verzekerde wettelijk onderhoudsplichtig is. Deze mede verzekerde personen worden aangeduid als "indirect verzekerden".

De premie bedraagt 4% van het loon, dat voor premieberekening ingevolge de Ziektewet in aanmerking komt. Werkgever en werknemer dragen ieder de helft der premie bij.

Zowel de rechtstreeks als de indirect verzekerden hebben recht op:

1. Geneeskundige hulp door de huisarts, op wiens naam zij zijn ingeschreven.
2. Specialistenhulp.
3. Tandheelkundige hulp.
4. Verloskundige hulp door een vroedvrouw.
5. Ziekenhuisverpleging.
6. Een tegemoetkoming van f 1,50 per dag in de kosten van verpleging in een sanatorium voor tuberculose-lijdende, gedurende ten hoogste een jaar.
7. Genees- en verbandmiddelen.
8. Uitwendige geneeswijzen.
9. Kunstmiddelen.

10. Ziekenvervoer.

11. Uitkering bij overlijden ten bedrage van f 50,-- , voor kinderen beneden 2 jaar f 30,-- , mits de aanvraag plaats heeft binnen 3 maanden na het overlijden.

E. Kinderbijslagwet.

Deze Wet heeft ten doel aan de arbeiders een kinderbijslag te verstrekken.

Welke arbeiders onder de Kinderbijslagwet vallen:

Alle arbeiders, die onder de Ziektewet vallen, benevens o.a.

- a. personen, wier loon meer bedraagt dan f 3750,-- per jaar;
- b. bemanning van zeeschepen.

De arbeider, die een gezin heeft van één of meer kinderen beneden 16 jaar, heeft recht op kinderbijslag.

De arbeider ontvangt voor de eerste 3 kinderen beneden de leeftijd van 16 jaar (in bepaalde gevallen van 21 jaar) voor elke dag, dat gewerkt wordt f 0,40 en voor elk volgend kind f 0,50 per werkdag.

De premie wordt door de werkgevers, die arbeiders in dienst hebben, die onder de kinderbijslagwet vallen, betaald.

De premie bedraagt $5\frac{1}{2}\%$ van het loon, dat voor premieberekening in aanmerking komt.

F. De Invaliditeitswet.

Deze wet heeft ten doel arbeiders te verzekeren tegen geldelijke gevolgen van invaliditeit en ouderdom en in verband daarmee voorzieningen te treffen tegen invaliditeit.

Ieder, die de leeftijd van 14 jaar heeft bereikt en in loondienst werkzaam is, valt onder de Wet. Personen, die meer verdienen dan f 2000,- per jaar, kunnen niet als verzekerde worden ingeschreven (is men eenmaal in de verzekering opgenomen, dan moet premie worden betaald tot een jaarloon van f 3750,- bereikt is).

De arbeiders behoeven niet, zoals b.v. bij de Ongevallenwet 1921, in dienst te zijn van een onderneming. Er behoeft slechts loondienst te zijn.

Na de aanmelding ontvangt de verzekerde een rentekaart. Op deze kaart moet de werkgever direct bij elke betaling van het loon het verschuldigde zegel plakken, tenzij hem vergunning is verleend dit na afloop van 4, 9 of 13 weken te doen.

De geplakte zegels geven recht op:

- 1. ouderdomsrente;
- 2. invaliditeitsrente;
- 3. weduwenrente;
- 4. wezenrente.

Wij gebruiken hier steeds de wettelijke uitdrukking rente, waarmede pensioen wordt bedoeld.

Invaliditeitsrente.

Deze rente wordt verleend bij:

- a. blijvende invaliditeit, of:
- b. indien men reeds een half jaar tijdelijk invalide is.

Invalide is hij, die tengevolge van ziekte of gebreken buiten staat is om $\frac{1}{3}$ van zijn gewone loon te verdienen met arbeid, die voor zijn krachten en bekwaamheid is berekend en die hem met het oog op zijn opleiding en vroeger beroep naar billijkheid kan worden opgedragen.

Weduwenrente.

De weduwe van een verzekerde heeft recht op rente, indien zij 60 jaar oud is, of eerder als zij blijvend invalide is en voor haar
-overleden-

overleden echtgenoot minstens 40 rentezegels zijn geplakt.

Wezenrente.

Recht op wezenrente bestaat voor kinderen beneden 14 jaar.

1e. Na het overlijden van de vader, wanneer deze verzekerd was;

2e. Na het overlijden van de niet-verzekerde vader, wanneer de moeder verzekerd is;

3e. Na het overlijden van de moeder, wanneer deze verzekerd was en de kinderen reeds vaderloos waren of wanneer de moeder kostwinster van het gezin was.

Geneeskundige behandeling of verpleging.

Het bezit van een rentekaart opent soms de mogelijkheid, dat in bepaalde ziektegevallen, waarbij blijvende invaliditeit dreigt, geneeskundige behandeling of verpleging op kosten van de Raad van Arbeid kan worden verleend. Voorwaarden hiervoor zijn o.a.:

a. dat op grond van een medisch onderzoek kan worden verwacht, dat er een redelijke kans op herstel bestaat binnen een niet te lang tijdsverloop;

b. dat verzekerde zich bereid verklaart de nodige medewerking te verlenen;

c. dat de verzekering goed is onderhouden (regelmatig zegels geplakt).

G. Wetboek van Koophandel - Tweede Boek:

van de regten en verplichtingen uit scheepvaart voortspuitende.

Vierde titel

van de schepelingen.

De artt. 415 en volgende.

Art. 396.

Als schepelingen worden alleen aangemerkt personen, die een arbeidsovereenkomst met de reder hebben aangegaan.

De kapitein vertegenwoordigt de reder in de uitvoering van de arbeidsovereenkomsten met de schepelingen, die in dienst zijn aan boord van het door hem gevoerde schip.

Art. 397.

Op de arbeidsovereenkomst tussen de reder en de schepeling zijn de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek van toepassing, voorzover daarvan in dit Wetboek niet is afgeweken.

Art. 398.

De arbeidsovereenkomst tussen de reder en de schepeling moet, op straffe van nietigheid, schriftelijk worden aangegaan en door de laatste persoonlijk worden ondertekend.

Art. 407.

De reder is verplicht te zorgen voor behoorlijke voeding en voor behoorlijk dag- en nachtverblijf van de schepeling aan boord.

Art. 415.

De schepeling, die ziek wordt, heeft, zolang hij niet is hersteld, gedurende ten hoogste 26 weken, ook wanneer de dienstbetrekking eerder eindigt, recht op 80% van het naar tijdruimte in geld vastgestelde loon, dat hij genoot, toen hij ziek werd. Deze termijn van 26 weken gaat in:

1e. als de schepeling ziek wordt, terwijl hij niet aan boord van een schip in dienst is, op de dag, waarop hij ziek wordt;

2e. als hij ziek wordt, terwijl hij aan boord van een schip in dienst is, op de dag, waarop hij aan de wal ter verpleging wordt achtergelaten of waarop hij, nog niet hersteld, met het schip terugkomt.

Zolang hij aan boord is, blijft hij in het genot van het volle loon. Wordt hij ziek, terwijl hij aan boord van een schip in dienst is en kan hij niet in Nederland ter verpleging worden achtergelaten,

-dan-

dan is hij gerechtigd tot behoorlijke verpleging en geneeskundige behandeling:

- 1e. als hij in het buitenland wordt achtergelaten tot zijn herstel of, indien hij eerder in Nederland terugkeert, tot zijn terugkeer doch in geen geval gedurende meer dan 52 weken;
- 2e. als hij aan boord van het schip blijft tot zijn terugkomst daarmede in Nederland.

Wordt hij in het buitenland ter verpleging achtergelaten, dan heeft hij bovendien recht op vrij vervoer tot een haven in Nederland. Onder het vrij vervoer zijn begrepen de kosten van onderhoud en nachtverblijf gedurende de reis.

De schepeling, wie een ongeval overkomt, als bedoeld in de Zee-ongevallenwet 1919, heeft hetzelfde recht op verpleging en geneeskundige behandeling en op vrij vervoer, als de schepeling, die ziek wordt.

Art.416.

Indien de schepeling buiten Nederland overlijdt, terwijl hij in dienst is aan boord van een schip, wordt het lijk begraven of overboord gezet op kosten van de reder.

Art.425.

Gedurende de tijd, dat de schepeling in dienst van de reder aan boord van een schip of in het buitenland verblijft, heeft zijn niet van tafel en bed gescheiden echtgenote recht op uitbetaling, op de voet als in de volgende leden bepaald, van ten hoogste het 2/3 gedeelte van het in geld vastgestelde loon, tot onderhoud van haar en haar wettige kinderen, die niet in staat zijn in hun onderhoud te voorzien.

Art.452.

De bepalingen van de tweede en de derde paragraaf van deze titel vinden geen toepassing ten aanzien van de schepelingen ter kustvisserij.

De arbeidsovereenkomsten van deze schepelingen worden uitsluitend geregeld door de bepalingen van het Burgerlijk Wetboek.

Art.452h.

Artikel 415 geldt ten aanzien van schepelingen ter zeevisserij, behoudens dat in plaats van de termijnen van 26 weken en 52 weken en het percentage 80 steeds gelden termijnen onderscheidenlijk van 18 weken en 36 weken en een percentage van 50.

Art.452L.

Artikel 425 geldt ten aanzien van schepelingen ter zeevisserij, behoudens dat de uitbetaling aan de echtgenote steeds wekelijks moet geschieden.

Art.452P.

Ten aanzien van de dienst aan boord van de schepeling ter zeevisserij vinden de artikelen 1637j - 1637m, 1637p, 1637r, 1638b, 1638c, lid 3-7, 1638h, 1638p, 1638q, 1638s - 1638x, 1639L - 1639n, 1639u en 1639v van het Burgerlijk Wetboek geen toepassing.

Uit bovenstaand overzicht van de belangrijkste sociale wetten blijkt dus, dat schepen met een certificaat A onder de Ongevallenwet 1921 vallen en schepen met certificaat B of O onder de Zee-ongevallenwet, volgens welke wet alleen Zee-Risico erkend is.

Ten aanzien van oester- en mosselbedrijven kan worden opgemerkt, dat de volgende sociale verzekeringswetten van toepassing zijn:

Ongevallenwet 1921;

Ziektewet;

Kinderbijslagwet;

Invaliditeitswet;

Ouderdomswet;

Ziekenfondsenbesluit.

Bij de Centrale Onderlinge te 's-Gravenhage zijn verschillende oesterkwekers aangesloten, doch voorts zijn de uitkeringen geregeld via de Raad van Arbeid. Keuring van de vissers voordat zij in dienst treden ter visserij, vindt niet plaats.

In het kader van de Sociale Verzekering heeft men nog een werkmansvereniging gesticht, waaraan aangeslotenen vrijwillig contribueren. Hoewel de werkmansvereniging, waarvan alle werknemers lid kunnen zijn, geen coöperatieve vereniging is, zijn werkwijze en doel der vereniging in wezen wel coöperatief. Gedurende zekere tijd betaalt de werkmansvereniging een toeslag van 20% boven de uitkering krachtens de Ziektewet in geval van ziekte bij. Het bestuur van deze vereniging is volledig in handen van werknemers en de werkgevers contribueren hieraan niet.

TOELATING

A. Zeevisserij.

a. leeftijd.

De minimum leeftijd, waarop arbeiders aan boord van vissersvaartuigen mogen worden toegelaten, is geregeld in het Koninklijk Besluit van 16 November 1946, Staatsblad G. 322.

In artikel 1 wordt bepaald, dat een persoon beneden 15 jaar of nog leerplichtig geen arbeid aan boord van een schip in gebruik van de zeevaart mag verrichten, tenzij daarop uitsluitend leden van één gezin werkzaam zijn.

Door of namens de Minister van Sociale Zaken kan ingevolge het 2e lid van artikel 1 voorwaardelijk of onvoorwaardelijk vrijstelling worden verleend van het bepaalde in het eerste lid, voorzover betreft arbeid, verricht aan boord van een schip in gebruik voor de zeevisserij door niet meer leerplichtige personen, die de leeftijd van veertien jaar hebben bereikt.

Met het verlenen van deze vrijstellingen zijn door de Minister van Sociale Zaken belast de Hoofdinspecteurs van de Havenarbeid.

Artikel 2 verbiedt arbeid door een jeugdig persoon aan boord van een schip in gebruik voor de zeevaart als tremmer of stoker. Dit verbod geldt niet voor vissersvaartuigen, welke niet voornamelijk door stoomkracht worden voortbewogen.

b. Wijze van aanneming.

De Gewestelijke Arbeidsbureaux hebben hier wettelijk een taak, het gebruik is evenwel, dat de schippers zelf de leden van hun bemanning uitzoeken buiten de officiële organen om.

c. diploma's.

Bij de wet van 2 Augustus 1935 (Staatsblad No. 455) zijn bepalingen vastgesteld, welke betrekking hebben op de zeevaardiploma's. Deze Wet is op 1 October 1947 bij Koninklijk Besluit van 11 Augustus 1947 (Staatsblad H 302) in werking getreden.

Bij de Koninklijke Besluiten van 20 December 1947 (Staatsbladen H 442, 443 en 444) zijn nader richtlijnen vastgesteld omtrent de verplichte dienstdtijd (Dienstdtijdreglement Zeevisvaart), omtrent de exameneisen voor de stuurlieden (Reglement voor de stuurlieden-examens Zeevisvaart) en omtrent de exameneisen voor de machinisten (Reglement voor de machinisten-examens Zeevisvaart).

d. medisch onderzoek.

1e. Voorschriften omtrent de gezondheid zijn opgenomen in het Schepelingenbesluit.

Voorwaarden voor monsterring.

Art.7 lid 2.

Een schepeling wordt slechts toegelaten tot het ondertekenen van de monsterrol, indien hij een geldig monsterboekje overlegt, benevens een geldig bewijs van gezondheid toont. Daarnevens moet hij opgeven, welke wijzigingen in of aanvullingen van de hem betreffende gegevens in het monsterboekje moeten worden aangebracht.

Art.7 lid 3.

Indien buiten het Koninkrijk in Europa de monsterrol wordt opge- maakt ten overstaan van een Nederlandse autoriteit, wordt ten aan- zien van de bewijzen van gezondheid het ter plaatse geldende ge- bruik gevolgd.

Wie bewijzen van gezondheid moeten hebben.

Artikel 30.

Onverminderd het bepaalde bij artikel 7, derde lid, moet iedere schepeling, die wil worden toegelaten tot de ondertekening van een monsterrol, in het bezit zijn van een nog geldig bewijs van gezond- heid.

Afgifte en inhoud van bewijzen van gezondheid.

Artikel 31.

Lid 1.

Bewijzen van gezondheid worden afgegeven door daartoe door het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie in onze naam aangewezen genees- kundigen.

Lid 2.

Bewijzen van gezondheid moeten inhouden, dat de schepeling niet lichamelijk ongeschikt is tot het verrichten der werkzaamheden aan boord, waartoe hij zich wenst te verbinden. Tevens moet daarin zijn vermeld, dat de tegenwoordigheid van de schepeling aan boord geen gevaar voor de gezondheid van de overige opvarenden oplevert.

Lid 3.

Het model van de bewijzen van gezondheid wordt door het hoofd van de scheepvaartinspectie vastgesteld.

Geldigheidsduur bewijzen van gezondheid.

Artikel 32.

Bewijzen van gezondheid zijn slechts geldig gedurende één jaar na de dag, waarop zij zijn afgegeven.

Keuring voor de bewijzen van gezondheid.

Artikel 33.

Lid 1.

De keuring, nodig voor de afgifte van een bewijs van gezondheid, geschiedt volgens een door het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie vastgesteld keuringsreglement.

Lid 2.

De keuring heeft slechts plaats op vertoon van een aanvraag van de reder op wiens schip de betrokken schepeling zal aanmonstern.

Lid 3.

De reder kan in die aanvraag één der in artikel 31, lid 1, bedoelde geneeskundigen voor de keuring aanwijzen.

Herkeuring voor bewijzen van gezondheid.

Artikel 34.

Lid 1.

Indien de geneeskundige na de keuring aan een schepeling geen bewijs
-van-

van gezondheid afgeeft, heeft de betrokken schepeling het recht zich nogmaals te laten keuren door een ander der in artikel 31, lid 1, bedoelde geneeskundigen, die hem voor dit geval door het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie wordt aangewezen.

Lid 2.

De schepeling zendt daartoe aan het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie een hem door de geneeskundige afgegeven verklaring, inhoudende, dat de afgifte van een bewijs van gezondheid werd geweigerd.

2e. Voorschriften omtrent de keuring van ogen en oren zijn opgenomen in het Schepenbesluit.

Lichamelijke geschiktheid.

Artikel 87.

Lid 1.

De kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en de personen, wie aan boord het houden van uitkijk in zee wordt opgedragen (uitkijken), alsmede de ongediplomeerden, wie de wacht op de brug of in de machinekamer wordt toevertrouwd, moeten in het bezit zijn van geneeskundige verklaringen van bevoegde deskundigen, inhoudende, dat zij de hiervoor nodige gehoor- en gezichts-scherpte en kleurenonderscheidingsvermogen bezitten.

Deze verklaringen moeten voordat tot de monsterring wordt overgegaan en tevens op eerste aanvraag aan de ambtenaar, met de monsterring belast, worden getoond.

Lid 2.

Deze verklaringen worden opgemaakt en afgegeven volgens het bepaalde in het Reglement op de geneeskundige keuringen, dat als Bijlage XII bij dit besluit is gevoegd.

Lid 3.

De in lid 1 bedoelde deskundigen worden door onze Minister aangewezen.

Reglement op de geneeskundige keuringen van kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en personen aan wie aan boord de wacht of het houden van uitkijk in zee kan worden opgedragen.

Eerste keuring.

Artikel 1.

Kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht of het houden van uitkijk aan dek dan wel de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, moeten vóór de eerste indiensttreding aan een keuring van hun gezichts- en gehoororganen worden onderworpen.

Hernieuwde keuring.

Artikel 2.

Kapiteins, stuurlieden, machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht of het houden van uitkijk aan dek dan wel de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, moeten opnieuw aan een keuring van hun gezichts- en/of gehoororganen worden onderworpen:

- a. in opdracht van het hoofd van de Scheepvaart-Inspectie, indien zij handelingen of verzuimen hebben gepleegd, welke onvoldoende gezichts- of gehoorscherpste of onvoldoende kleurenonderscheidingsvermogen doen onderstellen, of indien uit anderen hoofde gegronde aanleiding tot die onderstelling bestaat;

b. telkens na verloop van vijf jaren, na de vorige keuring.

2. In afwijking van het bepaalde in het eerste lid onder (b) behoeft, na de keuring, welke plaats vond nadat de belanghebbende vijf en twintig jaar is geworden, geen keuring te geschieden, voordat de leeftijd van een en veertig jaar is voltooid. Deze bepaling geldt echter voor machinisten, machinist-stokers en niet-gediplomeerden, aan wie de wacht in de machinekamer kan worden opgedragen, slechts met dien verstande, dat zij zich bovendien zeven jaar na de keuring, welke heeft plaats gehad, nadat zij vijf en twintig jaar zijn geworden, nogmaals aan een keuring van het gehoororgaan moeten onderwerpen.

B. Kustvisserij.

a. leeftijd:

Een wetelijk vastgestelde minimum leeftijd voor toelating aan boord is er niet. Na het volbrengen van de leerplichtige leeftijd kan iedere jongen aan boord van kustvisserstvaartuigen een plaats zoeken.

b. wijze van aanneming:

Ook bij de kustvisserij werven de schippers de leden van hun bemanning zelf aan buiten de officiële organen om.

c. diploma's:

Deze zijn voor de kustvisserij niet verplicht, tenzij met schepen groter dan 50 ton wordt gevist.

d. medisch onderzoek:

Dit bestaat bij de kustvisserij niet.

BELGIE.

Nº 21/ 1 / B.N.L.

BELGISCHE STATISTIEK.

A.- Productie.

Bijgaande verklarende nota's beschrijven de wijze waarop de aanvoerstatistiek wordt verzameld en opgesteld. Modellen van de gebruikte formulieren worden bijgevoegd.

Alleen de tekst van de grote tabellen II en III wordt gepubliceerd trimestrieel en jaarlijks in het Statistisch Bulletin uitgegeven door het Nationaal Instituut van de Statistiek, Ministerie van Economische Zaken.

De andere gegevens worden verwerkt in jaarverslagen uitgegeven door het Bestuur van zeewezen.

De vangsten van de Belgische schepen die rechtstreeks geland worden in vreemde havens, worden op afzonderlijke formulieren vermeld. Rechtstreekse aanvoer door vreemde vissersvaartuigen wordt als invoer beschouwd. In principie is deze vorm van invoer verboden.

In de nieuw te drukken formulieren zal rekening gehouden worden met de eenmaking der visbenamingen.

B.- In- uit- en doorvoer.

Maandelijkse tabellen van de In- uit- en doorvoer worden verstrekt door het Nationaal Instituut van de Statistiek. Ze vermelden de hoeveelheden in metrische ton en de waarde per 1.000 fr. De visserijproducten zijn er ingedeeld volgens de nomenclatuur Benelux. Ze worden gepubliceerd in het Handelsbulletin uitgegeven door het Ministerie van Economische Zaken.

C.- Er worden geen productie cijfers van de visconservenfabrieken gepubliceerd. Deze zijn trouwens meestal niet voorhanden.

VERKLARENDE NOTA'S OVER:

	<u>Blz.</u>
1. De indeling van de Belgische vissersvloot	1
2. De Belgische visaanvoer, volgens herkomst	3
3. De werkwijze aangewend bij het opstellen van de Belgische visserijstatistiek	5
4. Over de gevolgde methode bij het invullen der vragenlijst van de F.A.O., over de aanvoer en het verbruik der visserij- producten	7
5. Lijst der vissoorten waarvan de Neder- landse benaming verschilt met de Belgische	9
6. Bijlagen	

INDELING VAN DE ZEEVISSERSVLOOT.

Tot 1944 werd de vloot ingedeeld volgens haar drijfkracht en bruto-tonnemaat. Zo werd er uitgemaakt hoeveel vaartuigen 1 tot 10 P.K., 11 tot 20 P.K. enz. ontwikkelden en tevens hoeveel er 1 tot 10 Bt., 11 tot 20 Bt. enz. maten.

Zulke indeling liet toe de gestadige groei van onze vloot van nabij te volgen en gaf wel een benaderend gedacht van de vangstcapaciteit der vissersvloot; op technisch gebied echter, leerde ze ons weinig of niets.

Met het oog op een rationele heropbouw van onze zeevissersvloot werd het leerrijker en nuttiger geacht, deze in 5 scheepsklassen in te delen, die naargelang hun drijfkracht en bruto-tonnemaat, op verschillende visserijen en visgronden aangewezen zijn, te weten:

Scheepsklasse I.- Waaronder de kleinste kustvaartuigen, beter garnaalboten of garnaalscheepjes geheten. De drijfkracht van deze scheepsklasse is beneden 80 P.K. en de bruto-tonnemaat gaat tot 58 T. Haar arbeidsveld strekt langsheen de Belgische kust en zelden tot meer dan 12 zeemijlen er van. Tijdens Lente en Zomer beoefenen de schepen van deze klasse uitsluitend de garnaalvisserij, in Herfst en Winter, de sprot- en ijle haringvisserij.

Scheepsklasse II.- Waaronder de grootste kustvaartuigen gerekend worden. Hun drijfkracht gaat van 80 tot 119 P.K. Ze meten bruto 23 tot 68 T. Ze zijn bedrijvig tot op + 25 zeemijlen van de kusten, waar ze in Lente en Zomer jacht maken op bodemvissen, terwijl ze in Herfst en Winter, op onze kust, de sprot- en ijle haringvisserij bedrijven.

Scheepsklasse III.- Waarbij de middenslagschepen geteld worden. Ze ontwikkelen 120 tot 239 P.K. en meten 45 tot 109 Bt. Hun arbeidsveld strekt tot de Noordzee-Midden, het Engels- en het Bristol-Kanaal, waar ze meestal de bodemvisserij beoefenen. Tijdens de wintermaanden zijn ze vooral bedrijvig bij de ijle haringvisserij zowel op de Franse- als op de Belgische kust.

Scheepsklasse IV.- Waaronder de diepzeetrawlers met beperkte actiestraal, die strekt tot Noordzee-Noord, het Engels- en het Bristol-Kanaal, Zuid-Ierland, de kusten van Spanje en Portugal. Tijdens het zomerseizoen wagen de grootste eenheden van deze scheepsklasse zich tot in de IJslandzee. Wanneer de ijle haringvisserij lonend is, nemen ze er insgelijks aan deel. Hun drijfkracht schommelt tussen 240 en 499 P.K. Ze meten 91 tot 160 Bt.

Scheepsklasse V.- Waaronder de grootste motor- en alle stoomtrawlers worden gerekend. De motorboten ontwikkelen 500 en meer P.K. Minimum meten ze 181 Bt.; de stoomboten 440 en meer P.K. en meten minstens 325 Bt. De sterkste en grootste trawlers van deze klasse bezoeken de verst afgelegen visgronden en koersen regelmatig tot de IJslandzee en het Bereneiland. Ze maken hoofdzakelijk jacht op ronde vis, namelijk : kabeljauw, schelvis en koolvis. De volle haring van de Fladen en de Smallsdiepte wordt echter ook door deze schepen gevangen.

INDELING VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN SCHEEPSKLASSEN
GESTEUND OP DE DRIJFKRACHT.

Scheeps- klassen	Kustschepen		Middenslag- treilers	Diepzeetreilers		
	I	II	III	IV	V (grote)	
	Garnaal- schepen	Kusttrei- lers		(kleine)	Motor	Stoom
Drijf- kracht	t/79 PK	80 t/119 PK	120 t/239 PK	240 t/499 PK	500 PK & meer	440 PK & meer
Bruto tonne- maat toe- stand op 30.9.48	- 30 BT	20 t/58 BT	30 t/115 BT	82 t/220 BT	180 t/290 BT	325 t/543 BT
Bemann. gemid.p/ vaartuig op 30.9.48	3,3	4,2	5,3	7,6	10,7	18,9
Arbeids- veld	tot op 15 zee- mijl van de Kust	tot op 25 zeemijl van de Kust	Noordzee- Midden; Engels- Kanaal; Bristol- Kanaal.	Noordzee- Midden; Noordzee- Noord; Engels- Kanaal; Bristol- Kanaal; Zuid-Ier- land; West Schot- land; Kusten van Span- je en Por- tugal.	Noordzee- Midden; Noordzee- Noord; West Schot- land; IJsland.	Noordzee- Midden; Noordzee- Noord; IJsland; Witte zee; Beren- eiland; Groenland.
Visserij	Garnaal Sprot IJle Ha- ring Panne haring Bodem- vissen	Bodemvis- sen IJle ha- ring Sprot Garnaal	Bodemvis- sen Volle ha- ring IJle ha- ring	Bodemvis- sen bijzonder: Kabel- jauw Schelvis, Koolvis, Wijting, Mooie Meid Volle ha- ring	Bodemvissen: Bijzonder:Kabeljauw Schelvis, Koolvis, Wijting, Leng,alsook Klipvis en Schotse schol. Volle haring en makreel	

REPARTITIE VAN DE BELGISCHE VISAANVOER
VOIGENS HERKOMST.

De indeling van de Belgische zeevisserijstatistiek, volgens de vanggebieden, stemt in grote lijnen overeen met deze toegepast in het "Bulletin Statistique" van de Bestendige Raad van Kopenhagen voor het Onderzoek der Zee. (zie "General tables" en "Chart of Statistical Areas" in het bovenaangehaalde bulletin).

Het enige verschil dat op te merken valt is dat in de Belgische statistiek de Noordzeegebieden a, b en c in kleinere vangzônes worden onderverdeeld, terwijl de gebieden VIII c en IX a in het "Bulletin Statistique" van Kopenhagen afzonderlijk behandeld, in de Belgische Statistiek tezamengebracht worden.

In onderstaande tabel vinden we een opgave van de verschillende vanggebieden, die tot hiertoe door de Belgische vloot bevestigd worden, gerangschikt volgens de indeling van het "Bulletin Statistique" van Kopenhagen.

INDELING VAN DE EUROPESE VISSERIJGEBIEDEN.

"Bulletin Statistique"	Belgische Zeevisserijstatistiek
<u>AREA I. BARENTS SEA.</u> Gelegen tussen de 73° en 62° N.B. en ten Oosten van 0° O.L.	<u>WITTE ZEE.</u> In gebied I, wordt door de Belgen enkel de Witte Zee bevist.
<u>AREA II. SPITZBERGEN - BEAR ISLAND.</u> Gelegen ten Noorden van de 73° N.B. en 0° O.L.	<u>BERENEILAND.</u> Hier wordt enkel het continentaal plateau van het Bereneiland uitgebaat.
<u>AREA IV. NORTH SEA.</u> a. gelegen tussen 57°30' en 62° N.B. b. gelegen tussen 53°30' en 57°30' N.B. c. gelegen tussen 51° en 53°30' N.B.	Het gebied IV a, wordt in 3 streken onderverdeeld: <u>MORAY FIRTH,</u> <u>FLADEN,</u> <u>NOORDZEE--NOORD.</u> In IV b, onderscheidt men: <u>NOORDZEE--MIDDEN,</u> <u>WITTE BANK.</u> Het gebied IV c, wordt in 2 streken onderverdeeld: <u>KUSTZEE:</u> kuststrook gaande van Hoek van Holland tot Kaap Gris-Nez en tot ongeveer 25 mijlen van de kust en <u>NOORDZEE--ZUID.</u>
<u>GEBIED V a. ICELAND GROUNDS.</u> 2, South and West coast.	<u>IJSLAND.</u> In de IJslandzee bevissen de Belgen alleen het gebied V a. 2, hetzij de Z. en W.kust van IJsland.
<u>GEBIED VI a. N.W.COAST SCOTLAND.</u>	<u>WESTKUST VAN SCHOTLAND.</u>
<u>GEBIED VII d-c. ENGLISH CHANNEL.</u>	<u>ENGELS KANAAL.</u>
<u>GEBIED VII f. BRISTOL CHANNEL.</u>	<u>BRISTOL KANAAL.</u>
<u>GEBIED VII g. S.COAST IRELAND.</u>	<u>MINE-HEAD en SMALLS.</u>
<u>GEBIED VIII c. BAY OF BISCAY.</u>	<u>SPANJE--PORTUGAL.</u>
<u>GEBIED IX a. PORTUGAL COAST.</u>	In de Belgische statistiek worden de vangsten herkomstig van de kusten van Spanje en Portugal tezamen getabuleerd.

WERKWIJZE AANGEWEND BIJ HET OPSTELLEN VAN DE
ZEEVISSERIJSTATISTIEK.

I.- Verzamelen van het cijfermateriaal.

Het zijn de mijnbriefjes, of een afschrift ervan die de basis vormen van de zeevisserijstatistiek. Zij worden aan de Dienst voor de Zeevisserij overgemaakt door de Mijnmeesters van de verschillende vissershavens (Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort en Blankenberge).

Op deze briefjes worden alle inlichtingen voor ieder vaartuig afzonderlijk opgegeven:

1. nummer van het vaartuig
 2. dag van verkoop
 3. beviste streken
 4. aantal zee- en visdagen
 5. gewicht en opbrengst per vissoort en per sortering.
- (inlichtingen die kunnen geconfronteerd worden met de afschriften der logboeken in de Waterschoutsambten)

Enkele belangrijke vissoorten, namelijk: griet, kabeljauw, mooie meid, schelvis, schol, tarbot en tong worden volgens hun grootte of gewicht in verschillende categorieën te koop gesteld: "grote", "middelmattige" en "kleine".

II.- Tabel I.

Na rangschikking en uitwerking der mijnbriefjes wordt iedere vangst afzonderlijk op tabel I overgeschreven.

Op deze tabel wordt vermeld:

1. Nummer en naam van het vaartuig dat de vis aanvoerde;
2. P.K.-sterkte van de motor;
3. Herkomst van de vangst (visgrond);
4. Aantal zee- en visdagen;
5. Aangewend vistuig;
6. Datum van verkoop en aanvoerhaven;
7. Gewicht en waarde voor elke vissoort en sortering afzonderlijk;
8. Totaal gewicht en opbrengst.

De kleur van tabel I verschilt volgens de scheepsklassen:

wit voor de vaartuigen van klasse I,
blauw voor de vaartuigen van klasse II,
rood voor de vaartuigen van klasse III,
geel voor de vaartuigen van klasse IV en
groen voor de vaartuigen van klasse V.

Tabel I vormt de grondstatistiek voor alle verdere berekeningen, namelijk:

1. Opstellen van een fiche per vaartuig.

Deze fiche draagt als hoofding:

nummer van het vaartuig, P.K.-sterkte van de motor, brutotonnemaat, scheepsklasse, geschatte waarde van het schip en van de vistuigen, aantal aangemonsterde manschappen.

In de kolommen wordt vermeld:

kolom 1 : nummer der volgorde van de aanvoer,
kolom 2: aanvoerhaven,
kolom 3 : datum van verkoop,
kolom 4 : aantal zee- en visdagen,
kolommen 5 en 6 : totaal gewicht en opbrengst van de beviste vis-
- gronden -

gronden.

Verder zijn er genoeg kolommen voorzien om de vangst en opbrengst uit iedere visgrond afzonderlijk in te schrijven.

2. De indeling van het gewicht en de opbrengst volgens:

- a. de visgronden,
- b. de vissershavens,
- c. de verschillende scheepsklassen,
- d. de scheepsklassen in elke visgrond.

3. De productie per uur vissen voor één ontwikkelde P.K.

- a. van iedere visstreek afzonderlijk,
- b. van bepaalde vissoorten in elke visgrond,
 - (volle haring,
- c. van seizoenconcentraties
 - (ijle haring,
 - (sprot,
 - (garnaal, enz.

Het hoeft nauwelijks aangehaald dat uit al deze berekeningen zeer interessante gevolgtrekkingen kunnen afgeleid worden, ten bate van de oplossing der talrijke problemen die zich stellen inzake zeevisserij, zowel op biologisch- als op technisch- en economisch gebied: vaststellen van de densiteit en de kwetsbaarheid der zeeproducten, treffen van doelmatige maatregelen om verarming der visgronden te voorkomen: bescherming van ondermaatse vis door vaststellen van goed aangepaste minimummaten voor vissoorten, die vatbaar zijn voor overbevissing, studie van de aangewende vangmethoden en uitschakeling van de meest verdelgende- : kleine netmazen, V.D. systeem, wekker, enz.; vaststellen van de economische betekenis van de verschillende vanggebieden en verschillende seizoenvisserijen, berekening van de economische effecientie van de scheepsklassen en scheepstypen.

Dit alles in het vooruitzicht van internationale besprekingen en akkoorden met het oog op een scherpere internationale reglementering van het visserijbedrijf.

VERKLARENDE NOTA OVER DE GEVOLGDE METHODE BIJ HET
INVULLEN DER VRAGENLIJST VAN DE F.A.O. OVER DE
AANVOER EN HET VERBRUIK DER VISSERIJPRODUCTEN.

I. PRISES.

(a) Poids brut, frais.

Aangevoerd gewicht van de vissoorten die in hun geheel, dus niet gegut noch gekopt, worden geland.

(b) Vidé, tête non enlevée.

Aangevoerd gewicht van de vissoorten die in zee gegut worden en waarvan de ingewanden worden over boord gegooid.

(c) Vidé, sans tête.

Aangevoerd gewicht van de vissoorten die in zee gekopt worden en de koppen in zee gegooid (voor België geldt het enkel de zeeduivel).

(d), (e) en (f) komen niet in aanmerking bij de Belgische visaanvoer.

(h) Total, conversion en poids brut.

Aangevoerd gewicht verhoogd met het geschatte gewicht van de afval die in zee verloren ging.

Voor de kabeljauwsoorten, platvissen, haaisoorten en de "Andere soorten" zijn de aanvoercijfers met 15% verhoogd, voor de rogsoorten met 10%, voor de zeeduivel met 100%.

Voor de haring- en makreel en zalmssoorten evenals de schaal- en weekdieren, die in zee geen enkele wegsnijding ondergaan, blijft het gewicht onder (a) ongewijzigd.

II. UTILISATION PROBABLE.

(a) Pour la consommation humaine.

Gewicht dat uitsluitend voor mensenconsumptie gebruikt wordt. Voor de kabeljauwachtigen wordt het gewicht op de lijn I (h) verminderd met 40%, voor de haring- en makreelsoorten op 20%, voor de platvissen met 30%, voor de zalmssoorten met 35%, voor de haaisoorten met 45%, voor de rogsoorten, "Andere soorten" en de zeeduivel met 55% en voor de schaal- en weekdieren met 70%.

(b) Conversion en farines et huiles.

De grondstof, aangewend voor het vervaardigen van meel of olie vindt vooral haar oorsprong in de visafval en afgekeurde vis. De kabeljauwachtigen komen hier met 5% op de "Poids brut" tussen; de haring- en makreelsoorten met 4% en de haai- en rogsoorten met 10%.

(c), (d) en (e) komen niet in aanmerking.

(f) Onbenuttigde afval, gewicht dat gelijk is aan I (h) - II (a) + II (b).

III. LES QUANTITES INDIQUEES COMME ETANT DESTINEES A LA "CONSOMMATION HUMAINE" II (a) SONT VENDUES SOUS LES FORMES SUIVANTES: (POIDS DE VENTE CALCULE OU ESTIME SI NECESSAIRE).

(a) Poisson, Poids brut (frais ou congelé) en (b) vidé.

De zalm-, haai- en rogsoorten, de zeeduivel, en "Andere soorten" worden uitsluitend vers aan de verbruiker afgezet, zodat de hoeveelheid op lijn II (a), hier ongewijzigd wordt overgebracht.

- De haring- -

De haring- en makreelsoorten, de platvissen, de schaal- en weekdieren worden onder verschillende vormen verbruikt, zodat de hoeveelheden dezer soorten vermeld op lijn II (a) hier in verschillende rubrieken worden verdeeld : haring in (a), (d), (e) en (h); makreel in (a) en (d); platvissen in (b), (d) en (f). Onder de platvissen telt men c.m. heilbot en dunne scharretong (schotse schol) die zelden vers worden verbruikt, de eerste overwegend gerookt en de tweede gedroogd. Schaal- en weekdieren in (a) en (h).

Daar het gewicht der verwerkte producten in het eindstadium dient vermeld, ondergaat het gewicht van gedroogde en gerookte producten een merkkelijk verlies : gerookte en gedroogde haring : volle, 25%, ijle, 30%, hetzij gemiddeld 27,5%; makreel en platvissen 30%. Dit verlies legt uit waarvoor het totaal gewicht van de verschillende vormen waaronder een vissoort wordt verbruikt, lager komt te staan dan dat op de lijn II (a).

IV. CONVERSION EN FARINES ET HUILES.

(a) Farines et huiles.

Geschat aantal kilogram meel.

De grondstof voortkomende van de haring-, makreel-, haai en rogsoorten geven 25% meel; van de kabeljauwsoorten 20%.

Uit deze van haring en makreel wordt soms ook olie getrokken.

(d) Huile médicale.

Levers van kabeljauw, schelvis en koolvis worden het meest gebruikt voor het vervaardigen van traan. De schatting van de traanproductie is gesteund op inlichtingen ingewonnen bij rederijen, schippers en motoristen ter visserij.

NAAMLIJST VAN DE BIJZONDERSTE ZEEVISSERIJPRODUCTEN DOOR DE BELGISCHE

EN HOLLANDSE VISSERS AANGEVOERD (18 NOVEMBER 1948)

Rangschik- kings- nummer	Benamingen volgens :		Voor te stellen Nederlandse nomenclatuur	Latijnse namen (volgens ca- talogus "Faune Ichthyologi- que Atlantique Nord 1938")	Franse namen	Engelse namen
	Belgische statistiek	Hollandse statistiek				
	I.- BODEMVISSSEN.					
1.	Bot	Bot	Bot	Pleuronectes flesus	Flet	Flounder
2.	Knorhaan (rode)	niet vermeld	Engelse soldaat	Trigla pini	Grondin rouge	Red gurnard
3.	Griet	Griet	Griet	Rhombus laevis	Barbue	Brill
4.	Zeehaai	niet vermeld	Haai (doorn- en zand-)	Acanthias vulgaris en Mustelus vulgaris	Aiguillat et Emissole	Picked dogfish and smooth shark
5.	Iatour	niet vermeld	Haringshaai	Lamna cornubica	Lamie	Porbeagle
6.	Mooie Meid	Stokvis	Heek	Merluccius merluccius	Merlu	Hake
7.	Heilbot	Heilbot	Heilbot	Hippoglossus vulgaris	Flétan	Halibut
8.	Kabeljauw	Kabeljauw	Kabeljauw	Gadus callarias	Cabillaud	Cod
9.	Rog (vleet)	niet vermeld	Keilrog	Raia radiata	Raie radiée	Starry ray
10.	Klipvis	niet vermeld	Klipvis	Sebastes marinus	Eglefin de Norvège	Norway haddock
11.	Knorhaan	Poontje	Knorhaan	Trigla gurnardus	Grondin	Grey gurnard
12.	Koningsvis	Mul	Koningsvis	Mullus surmuletus	Surmulet	Red muller
13.	Koolvis	Koolvis	Koolvis	Gadus virens	Colin	Saithe
14.	Leng	Leng	Leng	Lota vulgaris	Lingue	Ling
15.	Lom	Lom	Lom	Brosme	Brosme	Torsk
16.	Pieterman	Pieterman	Pieterman	Trachinus draco	Grande vive	Greater weever
17.	Rog	Rog	Rog (ruige en gladde)	Raia-clavata en montagui	Raie (bouclée et stellée)	Thornback and spotted ray
18.	Robaard	Rode poon	Roodbaard	Trigla corax	Perlon	Latchet
19.	Schar	Schar	Schar	Pleuronectes limanda	Limande	Dab
20.	Schotse schol	Schartong	Schartong	Lepidorhombus whiff	Cardine	Megrin
21.	Schelvis	Schelvis	Schelvis	Gadus aeglefinus	Eglefin	Haddock
22.	Pladijs	Schol	Schol	Pleuronectes platessa	Plie	Plaice
23.	Steenpost	niet vermeld	Steenbolck	Gadus luscus	Tacaud	Bib
24.	Steur	niet vermeld	Steur	Acipenser sturio	Esturgeon	Sturgeon
25.	Tarbot	Tarbot	Tarbot	Rhombus maximus	Turbot	Turbot
26.	Tong	Tong	Tong	Solea vulgaris	Sole	Sole
27.	Steenschol	Tongschar	Tongschar	Pleuronectes microcephalus	Sole limande	Lemon sole
28.	Vlaswijting	Pollak (witte koolvis)	Vlaswijting	Gadus pollachius	Lieu	Pollack
29.	Schaat	Vleet	Vleet	Raia batis	Flotte	Skate
30.	Wijting	Wijting	Wijting	Gadus merlangus	Merlan	Whiting
31.	niet vermeld	Witje	Witje	Pleuronectes cynoglossus	Plie cynoglosse	Witch
32.	Zeebaars	Zeebaars	Zeebaars	Morone labrax	Bar	Bass
33.	Zeeduivel (staartvis)	Hammen	Zeeduivel	Lophius piscatorius	Baudroie	Monk
34.	Zeehond	niet vermeld	Zeehond (kleine en grote)	Scylliorhinus-canicula en stellaris	Petite et grande roussette	Lesser and large spotted dogfish
35.	Zeepaling	Zeepaling (kommeraal)	Zeepaling	Conger conger	Congre	Conger eel
36.	Zeewolf	Wolf	Zeewolf	Anarrhichas lupus	Loup de mer	Catfish
37.	Zonnevis	niet vermeld	Zonnevis	Zeus faber	St. Pierre	Dory
	II.- PELAGISCHE VISSSEN.					
38.	Poor	Horsmakreel	Bastaard makreel	Trachurus trachurus	Maquereau bâtard	Horse mackerel
39.	Haring	Haring	Haring	Clupea harengus	Hareng	Herring
40.	Makreel	Makreel	Makreel	Scomber scombrus	Maquereau	Mackerel
41.	Sprot	Sprot	Sprot	Clupea sprattus	Esprot	Sprat
	III.- SCHAAL- EN WEEKDIEREN.					
42.	Garnaal	Garnaal	Garnaal	Crangon vulgaris	Crevette grise	Shrimp
43.	Noorse kreeft	Kleine kreeft	Noorse kreeft	Nephrops norvegicus	Langoustine	Norway lobster
44.	Krab	niet vermeld	Zeekrab	Cancer pagurus	Tourteau	Edible crab
45.	Zeekreeft	Kreeft	Zeekreeft	Homarus vulgaris	Homard	Lobster
46.	Inktvis	niet vermeld	Inktvis	Sepia officinalis	Sèche	Cuttle fish
47.	Kinkhoren	niet vermeld	Wulk	Biccinum undatum	Escargot de mer	Whelk

Employer de préférence le système
métrique. D'autres unités de poids
peuvent cependant être utilisées.
Prière d'indiquer les unités uti-
lisées et de joindre tous rensei-
gnements utiles pour leur conversion
en unités du système métrique.

Pays:

Période:

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Morue et espèces apparan- tées	Harengs et es- pèces a- nalogues	Thon	Maquereau (toutes espèces)	Poisson plat(flé- tan, carlet etc.)	Saumons Truites et espèces similaires	Crusta- cés et Testacés	Requins et espèces apparen- tées	Autres espèces	Rajidés	Baudroie	Total
I. PRISES.	Coëfficiënt berekend op het aan- gevoerd gewicht.											
(a) Poids brut, frais	-	1,00	-	1,00	-	1,00	1,00	-	-	-	-	
(b) Vidé, tête non enlevée	1,00	-	-	-	1,00	-	-	1,00	1,00	1,00	-	
(c) Vidé, sans tête					-	-	-	-	-	-	1,00	
(d) Filet, peau non enlevée												
(e) Filet, sans peau												
(f) Salé, non séché												
(g) Salé, séché												
(h) Total converti en poids brut(poids total des produits ramené par lechalut)	1,15	1,00	-	1,00	1,15	1,00	1,00	1,15	1,15	1,10	2,00	
II. UTILISATION PROBABLE (non séché, poids consommable)	Coëfficiënt berekend op het totaal gewicht(1 h.= prises totales).											
(a) Pour la consommation humaine	0,60	0,80	-	0,80	0,70	0,65	0,30	0,55	0,45	0,45	0,45	
(b) Conversion en farines et huiles	0,05	0,04	-	0,04	-	-	-	0,10	-	0,10	-	
(c) Autres espèces destinées à l'alimentation animale												
(d) Engrais												
(e) Appâts												
(f) Déchets(tous résidus)	0,35	0,16	-	0,16	0,30	0,35	0,70	0,35	0,55	0,45	0,55	

Coëfficiënt berekend op het ge-
gewicht in II(a)=consommation hu-
maine.

Coëfficiënt berekend op het ge-
wicht in II(b)=matière première.

- (4) 70% van het bruto gewicht van de heilbot min 30% voor verlies v.water.
(5) 70% van het bruto gewicht van de Schotse schol min 30% voor verlies van water.

CONVERSIE FACTOREN.

	<u>NEDERLANDSE</u>	<u>BELGISCHE</u>
100 Kg.pekel-en steurharing	75 Kg.bokking	niet gekend
100 Kg.verse haring	70 Kg.bokking	70 Kg.
100 Kg.verse haring	- - -	66 Kg.in blik op- gelegde haring
100 Kg.schar	60 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.kl.schar	50 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.makreel	60 Kg.gerookt	65 Kg.
100 Kg.wijting	55 Kg.gerookt	55 Kg.
100 Kg.schol	58 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.sprot	65 Kg.gerookt	65 Kg.
100 Kg.paling dik	70 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.paling middel	65 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.paling klein	60 Kg.gerookt	niet gekend
100 Kg.kabeljauw	67 Kg.ontk.kabel- jauw	70 Kg.en gegut
100 Kg.schelvis	70 Kg.ontk.schelvis	70 Kg.en gegut
100 Kg.mosselen ongep.	14,5 Kg.gepeld	niet gekend
100 Kg.garnalen ongep.	29 Kg.gepeld	30 Kg.
100 Kg.garnalen	23 Kg.gedroogd	niet gekend
100 Kg.haring	10 Kg.visolie	10 Kg.
100 Kg.vis	20 Kg.vismeel	20 Kg.
100 Kg.kabeljauw	47 Kg.filets	niet gekend
100 Kg.schol	42 Kg.filets	niet gekend
100 Kg.schelvis	45 Kg.filets	niet gekend
100 Kg.schar	25 Kg.ger.gefil. schar	niet gekend

STATISTISCHE METHODE EN VISBENAMINGEN
(aanvullende nota 21/1/BNL)

A. - PRODUCTIE.-1.- Indeling van de Zeevisserijvloot.

De indeling van de Nederlandse vissersvloot volgens de rederijplaatsen lijkt zeer ingewikkeld, tengevolge van het groot aantal plaatsen, n.l. 128 (1), die in aanmerking komen. Onder deze plaatsen zijn er waarschijnlijk veel waar het slechts om brakwater- of riviervisserij gaat.

Een indeling volgens aanvoerhaven zou deze rangschikking minder ingewikkeld maken. In België b.v. telt men slechts vier dergelijke havens, t.w. Oostende, Zeebrugge, Nieuwpoort en Blankenberge. In Nederland zou dit aantal ongeveer 13 bedragen. Op deze wijze ingedeeld zou het overzicht vergemakkelijkt, en een vergelijking met de Belgische statistiek nuttiger worden.

Wat de indeling van de Nederlandse vissersvloot volgens scheepsklassen aangaat, ontbreken behoudens de drijfkracht, de gegevens waardoor deze klassen gekenmerkt worden, de tonnemaat, het arbeidsveld en de beoefende visserijen.

Om een nuttige vergelijking van de zeevisserijvlooten van beide landen mogelijk te maken, is het nodig te weten in hoeverre de karakteristieken van de verschillende scheepsklassen overeenstemmen. De aanvulling van de hierna volgende tabel zou deze leemte aanvullen.

Indeling van de Nederlandse Zeevisserijvloot volgens de scheepsklassen.

Scheepsklassen	Aantal vaartuigen	Drijfkracht		Brutotonnage		Arbeidsveld	Visserijen
		Mini-mum	Maxi-mum	Mini-mum	Maxi-mum		
Stoomtrawlers							
Stoomloggers							
Motortrawlers							
Motorloggers							
Overige motorvaartuigen							
Totaal:							

(1) Jaarcijfers over de visserij gedurende 1946, № 37,
's-Gravenhage, 1948.

VERGELIJKENDE TABEL VAN DE NEDERLANDSE- EN BELGISCHE INDELING
DER VISSERSVLOTEN VOLGENS DE DRIJFKRACHT, DE SCHEEPSKLASSEN EN
HUN ONDERVERDELING IN VERSCHILLENDE TYPEN.

		Aantal schepen		Gemidd. P.K.	
		Nederland	België	Nederland	België
I	-79 P.K. (Motortrawlers)	303	210	38.82	43.21
	(-		-
	(-		-
	(-		-
II	,80/119 P.K. (Motortrawlers)	161	79	89.84	91.38
	(-		-
	(-		-
	(-		-
III	,120/239 P.K. (Motortrawlers)	125	113	162.96	163.90
) Stoomloggers (29	-	182.45	-
) Motorloggers)				
	(-	-	-	-
IV	,240/499 P.K. (Motortrawlers)	55	58	265.82	285.69
) Stoomloggers (44	-	384.18	-
	(Motorloggers)				
)		-		-
V	+ 499 P.K. (Motortrawlers)	8	3	568.75	500.-
) Motorloggers		-		-
	+ 439 P.K. (Stoomtrawlers)	19	18	641.58	693.89
) Stoomloggers		-		-
Algemene totalen en gemiddelden		744	481	132.49	135.91

Er dient verder opgemerkt, dat de indeling van de Belgische vissersvloot, per scheepsklasse, enkel gebaseerd is op de drijfkracht. De voor iedere scheepsklasse bepaalde minimum- en maximum drijfkracht alleen is onveranderlijk, terwijl enkele gegevens over de tonnemaat, het arbeidsveld en de soort visserijen, bij ieder dezer scheepsklassen aangeduid, vatbaar zijn voor wijzigingen en derhalve enkele moeten beschouwd worden als bijkomende inlichtingen over de capaciteit van iedere scheepsklasse.

B. - LANDINGEN.

1. In de Belgische zeevisserijstatistiek zijn enkel de landingen door de zeevissers opgenomen; deze door de Scheldevissers worden er tot nu toe nog niet in vermeld. Om de eenmaking van de statistiek van beide landen verder door te drijven, kan de Belgische statistiek in het vervolg uitgebreid worden met de uitslagen door de Belgische Scheldevissers bekomen. In de statistiek zouden deze resultaten voorkomen onder de rubriek "Schelde", waar het gaat over de indeling per visgrond, en onder de rubriek "Scheldehavens", bij de indeling volgens aanvoerhaven.

2. Vervolgens wordt de aandacht gevestigd op het feit dat onze statistiek enkel de vangsten van Belgische oorsprong vermeldt, d.w.z. deze van Belgische vaartuigen, met inbegrip van deze door Belgische schepen in vreemde havens gelost. De door vreemde schepen in Belgische havens geloste vangsten worden als vreemde vangsten beschouwd en zijn niet opgenomen in de Belgische statistische tabellen. Dit is trouwens de meest logische manier om te voorkomen dat een vangst tweemaal in de internationale statistiek wordt opgenomen.

3. De vraag stelt zich nu welke indeling, volgens de vanggebieden, in het vervolg in beide landen zal worden toegepast.

Bij de oplossing van deze kwestie dient vooral rekening gehouden met de indeling zoals die aangegeven wordt in het "Bulletin Statistique", van de Europese visvangst. Deze editie, uitgegeven door de "Bestendige Raad voor het Onderzoek der Zee", vormt trouwens de basis van alle studien en besprekingen in verband met de stand der visscharen of vanggebieden en hun kwetsbaarheid.

Het moet dan ook nauwelijks aangehaald dat de West-Europese maritieme landen er belang bij hebben opdat de Raad van Kopenhagen zo volledig mogelijk ingelicht zou worden over de aangevoerde vangsten, hun herkomst en de daarbij aangewende krachtsinspanning (aantal vaartuigen, ontwikkelde P.K., aantal visuren of het aantal zee- of visdagen).

Dit alles wijst er op dat de huidige indeling, volgens de visgronden, van het "Bulletin Statistique" dient behouden te blijven.

Dit belet echter niet dat de Belgische statistiek de Noordzee nog onderverdeelt in kleinere vanggebieden, b.v.: Kustzee, Noordzee-Zuid, Noordzee-Midden, Oostelijk- en Westelijk gebied afzonderlijk, Noordzee-Noord, waarin ook de vangsten, herkomstig van de Fladen en de Moray-Firth, afzonderlijk behandeld worden.

C. - WERKWIJZE AANGEWEND BIJ HET OPSTELLEN VAN DE ZEEVISSERIJ-
STATISTIEK.

a) Naamlijst der vissoorten.

Onder de vissoorten, vermeld op tabel I, gehecht aan nota 21/1/BNL, zijn er 8 waarvan de Nederlandse en Belgische benaming verschilt, en waarover een beslissing tot éénmaking dient getroffen.

<u>Nederlandse</u>	<u>Belgische</u>	<u>Voorgestelde</u>	<u>Aangenomen</u>
Stokvis	Mooie Meid	Heek	
Poontje	Knorhaan	Knorhaan	
Mul	Koningsvis	Koningsvis	
Rode poon	Roodbaard	Roodbaard	
Pollak	Vlaswijting	Vlaswijting	
Wolf	Zeewolf	Zeewolf	
Horsmakreel	Bastaard makreel	Bastaard makreel	
Hammen	Zeeduivel	Zeeduivel	

Bovendien zijn er 7 vissoorten die alleen op de Belgische tabel I vermeld zijn:

Engelse soldaat

Doorn- en Zandhaai (worden niet afzonderlijk behandeld)

Klipvis

Haringshaai

Steenbolk

Witje

Zeebaars.

Vraag is, of, in voorkomend geval, de Nederlandse statistiek dezelfde namen zou overnemen?

Men ontmoet ook nog enige visnamen die enkel op de Nederlandse tabel worden vermeld, doch deze stemmen overeen met de Belgische volksnamen, zodat er van Belgische zijde geen bezwaar bestaat om ze eventueel over te nemen.

Onder de groep "Schaaldieren", vindt men op de Nederlandse tabel "Kreeft" en "Kleine Kreeft". Deze namen stemmen overeen met het Belgische "Zeekreeft" en "Noorse Kreeft".

De benaming "Zeekreeft" verdient de voorkeur omdat ze beter aanduidt dat het gaat om de kreeft die in zee leeft (*Homarus vulgaris*) en niet om de rivierkreeft (*Astacus fluviatilis*).

Ook Noorse kreeft (*Nephrops norvegicus*) past beter dan "Kleine kreeft", omdat het woord "Kleine" eveneens kan uitgelegd worden als zijnde een sortering van de zeekreeft.

Een laatste overweging: in België is alle aanvoer van puf streng verboden, zodat er op de Belgische tabellen geen vakken voorzien zijn voor pufvis en gedroogde garnaal.

Gezien de conversiefactoren, door beide landen toegepast, geen noemenswaardige verschillen vertonen, zijn hierover geen bijzondere opmerkingen te maken.

b) Volgorde der vissoorten op de statistische lijsten.

Als grote indeling zou de thans aangewende moeten behouden blijven n.l. 1. Bodemvis, 2. Pelagische vis, 3. Schaal- en Weekdieren.

In ieder van deze drie categoriën kan men een van de twee volgorden aannemen:

ofwel de vissoorten alfabetisch rangschikken

ofwel ze systematisch indelen.

Er op gelet dat in België de statistiek tweetalig is, biedt de eerste werkwijze vanzelfsprekend moeilijkheden.

LIJST DER STATISTISCHE VISBENAMINGEN

<u>DEMERSALE VIS</u>		<u>PELAGISCHE VIS</u>
1. Schelvis	{ groot { middelmatig { klein	40. Haring { ijl { vol
2. Kabeljauw	{ groot { middelmatig { klein	41. Sprot
3. Koolvis		42. Makreel
4. Wijting		43. Horsmakreel
5. Pollak		
6. Leng		
7. Lom		
8. Heek (Mooie Meid)	{ groot { middelmatig { klein	
9. Steenbolck (steenpost)		
10. Schol (pladijs)	{ groot { middelmatig { klein	
11. Bot		
12. Schar		
13. Tong	{ groot { middelmatig { klein	
14. Tarbot	{ groot { middelmatig { klein	
15. Griet	{ groot { middelmatig { klein	
16. Tongschar (steenschol)		
17. Schartong (Schotse Schol)		
18. Heilbot		
19. Witje		
20. Rog (gladde- en ruige)		
21. Vleet		
22. Rog (blonde- en keil)		
23. Rode Poon (Roodbaard)		
24. Grauwe Poon - (Knorhaan)		
25. Engelse Soldaat		
26. Zeewolf		
27. Mul (Koningvis)		
28. Pieterman		
29. Hozemondhammen (Zeeduivel)		
30. Spiering		
31. Aal en Paling		
32. Congeraal		
33. Rode Zeebaars (Klipvis)		
34. Zeebaars		
35. Zonnevis		
36. Steur		
37. Zeehaai (doorn- en zandhaai)		
38. Hondshaaien (Gr. en kl. Zeehond)		
39. Haringshaai		

SCHAAL- EN WEEKDIEREN

44. Zeekreeft
45. Langoestine
46. Garnaal
47. Krab
48. Mosselen
49. Alikruik
50. Kokhaan
51. Wulk
52. Inktvis

SORTERING DER VISSOORTEN VOLGENS DE STATISTIEK

NEDERLAND			BELGIE		
Schelvis	(Groot (Middelslag (Klein I (Klein II	50 cm en + 37 tot 49 cm 30 tot 36 cm - 30 cm	Schelvis	(Groot (Middelslag (Kleine	2 kgr. en + 750 tot 1.950 gr. - 750 gr.
Kabeljauw	(Groot (Middelslag (Klein	72 cm en + 55 tot 71 cm - 55 cm	Kabeljauw	(Groot (Middelslag (Klein	5 kgr. en meer 3 tot - 5 kgr - 3 kgr.
Leng	(Groot (Middelslag (Klein	72 cm en + 55 tot 71 cm - 55 cm	Leng	geen sortering	
Heek	(Groot (Middelslag (Klein	72 cm en + 55 tot 71 cm - 55 cm	Heek (Mooie Meid)	(Groot (Middelslag (Klein	3 kgr.en meer 2 tot 3 kgr. - 2 kgr.
Schol	(Groot (Middelslag (Klein	50 cm en + 35 tot 49 cm - 35 cm	Schol (Pladijs)	(Groot (Middelslag (Klein	45 cm en meer 30 tot 44 cm - 30 cm
Tong	(Groot (Middelslag (Klein	37 cm en + 29 tot 37 cm - 29 cm	Tong	(Groot (Middelslag (Klein	+ 400 gr. 225 tot 400 gr. + 4 stuks in kgr.
Tarbot	(Groot (Middelslag (Klein	+ 4 kgr. 2 tot 4 kgr. - 2 kgr.	Tarbot	(Groot (Middelslag (Klein	+ 4 kgr. 2 tot 4 kgr. - 2 kgr.
Griet	(Groot (Klein	1 kgr. en + - 1 kgr.	Griet	(Groot (Middelslag (Klein	+ 2 kgr. 1 tot 2 kgr. - 1 kgr.
Tongschar	(Groot (Klein	25 cm en + - 25 cm	Tongschar (Steenschol)	geen sortering	
Schartong	(Groot (Klein	25 cm en + - 25 cm	Schartong (Schotse Schol)	geen sortering	
Rode Poon	(Groot (Klein	25 cm en + - 25 cm	Rode Poon (Roodbaard)	geen sortering	

LIJST DER VISBENAMINGEN VOLGENS OVEREENKOMST

Nederlandse

Franse

18 Februari 1949.

I. Demersale vissen.

1. Schelvis
2. Kabeljauw
3. Koolvis
4. Wijting
5. Pollak (Vlaswijting)
6. Leng
7. Iom
8. Heek (Mooie Meid)
9. Steenbolk (Steenpost)
10. Schol (Pladijs)
11. Bot
12. Schar
13. Tong
14. Tarbot
15. Griet
16. Tongschar (Steenschol)
17. Schartong (Schotse schol)
18. Heilbot
19. Witje
20. Rog (gladde, ruige, enz.)
21. Vleet
22. Blonde- en Keilrog
23. Rode Poon (Roodbaard)
24. Grauwe Poon (Knorhaan)
25. Engelse soldaat
26. Zeewolf
27. Mul (Koningsvis)
28. Pieterman
29. Hozemondhammen (Zeeduivel)
30. Spiering
31. Aal en Paling
32. Congeraal
33. Rode Zeebaars (Klipvis)
34. Zeebaars
35. Zonnevis
36. Steur
37. Zeehaai (doorn-, zandhaai, enz.)
38. Hondshaaien (Gr. en Kl. Zeehond)
39. Haringshaai

II. Pelagische vissen.

40. Haring (ijl)
Haring (vol)
41. Sprot
42. Makreel
43. Horsmakreel

III. Schaal- en Weekdieren.

44. Zeekreeft
45. Langoustine
46. Garnaal
47. Krab
48. Mosselen
49. Alikruik
50. Kokhaan
51. Wulk
52. Inktvis

I. Poissons de fond.

- Eglefin
Cabillaud
Colin
Merlan
Lieu
Lingue
Brosme
Merlu
Tacaud
Plie
Flet
Limande
Sole
Turbot
Barbue
Sole limande
Gardine
Flétan
Plie cynoglosse
Raies (bouclée, stellée, etc.)
Flotte
Raies
Perlon
Grondin
Grondin rouge
Loup de mer
Mulet
Vive
Baudroie
Eperlan
Anguille
Congre
Eglefin de Norvège
Bar
St. Pierre
Esturgeon
Squalles (Aiguillat, Emissole, etc.)
Roussettes (Grande et petite)

II. Poissons pélagiques.

- Hareng (guais)
Hareng (plein)
Esprot
Maquereau
Scaurel

III. Crustacés et Mollusques.

- Homard
Langoustine
Crevette grise
Tourteau
Moules
Vignot
Bucardes
Buccin
Sèche

No. 326. NEDERLAND.

STATISTIEK.

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (C.B.S.)

publiceert een Maandschrift, waarin per maand de voorlopige cijfers van aanvoer van visserijproducten door de zee-, kust- en IJsselmeervisserij wordt vermeld in 1000 kg per soort.

Verder wordt melding gemaakt van de aantallen reizen en reisdagen, per maand gemaakt door stoom- en motorloggers ter haringdrijfnetvisserij.

Tenslotte wordt de aanvoer van haring door de drijfnetvisserij per aanvoerplaats vermeld.

De gegevens worden ontvangen van de afslagen (Rijks- of Gemeentepersoneel) op formulieren, welke door het C.B.S. worden verstrekt. Op deze formulieren wordt vermeld: soort vis, prijs, reisdagen, P.K. en soort schip, bemanning, visuren en soort visserij.

Eens per maand publiceert het C.B.S. tevens de statistiek van in-, uit- en doorvoer, welke worden vermeld aan de hand van de douane-exemplaren, welke bij in- en uitvoer door de douane worden afgetekend.

Tenslotte publiceert het C.B.S. momenteel productie-cijfers van de visconservenfabrieken. Op daartoe door het C.B.S. verstrekte formulieren vermelden de fabrikanten de verwerkte hoeveelheden vis.

De Directie der Visserijen

publiceert in het Visserij-Nieuws aanvoercijfers over de kustvisserij, de visserij op het IJsselmeer en in de Zeeuwse Stromen en zeegaten, waarvoor zij de gegevens ontvangt van de afslagen op formulieren, welke door de Directie der Visserijen worden verstrekt. Bovendien publiceert zij een Jaarverslag met een bijlage, waarin de definitieve aanvoercijfers worden vermeld.

CONVERSIE-FACTOREN.

100 kg	pekkel- en steurharing	= 75	kg	bokking
" "	verse haring	= 70	"	bokking
" "	schar	= 60	"	gerookt
" "	kl. schar	= 50	"	gerookt
" "	makreel	= 60	"	gerookt
" "	wijting	= 55	"	gerookt
" "	schol	= 58	"	gerookt
" "	sprot	= 65	"	gerookt
" "	paling dik	= 70	"	gerookt
" "	paling middel	= 65	"	gerookt
" "	paling klein	= 60	"	gerookt
" "	kabeljauw	= 67	"	ontkopte kabeljauw
" "	schelvis	= 70	"	ontkopte schelvis
" "	mosselen ongepeld	= 14½	"	gepeld
" "	garnalen ongepeld	= 29	"	gepeld
" "	garnalen	= 23	"	gedroogd
" "	haring	= 10	"	visolie
" "	vis	= 20	"	vismeel
" "	kabeljauw	= 47	"	filets

- 2 -

100 kg schol
" " schelvis
" " schar

= 42 kg filets
= 45 " filets
= 25 " gerookte gefileerde schar.

NOMENCLATUUR VAN DE VERSCHILLENDE VISSOORTEN.

Voorzover hieronder niet anders is vermeld, stellen beide landen voor de nomenclatuur te gebruiken, welke wordt gebezigd in de Nederlandse Visserijwet.

De punten, waarover nog geen overeenstemming bestaat zijn opgenomen in het hierna volgende overzicht:

<u>Nederlands voorstel</u>	<u>Belgisch voorstel</u>
2 Toter	2 In België onbekend
3 Zeebliek, dikkop	3 ? x)
19 Steenbolck, steenpost	19 Steenbolck
21 Heek, mooie meid	21 Heek
31 Tongschar, hondstong	31 Tongschar
32 Witje, steenschol	32 Witje
35 Schartong, dunne schartong of Schotse schol	35 Schartong
37 Zandspiering, kleine smelt	37 Kleine smelt
39 Mul, koningsvis	39 ?
40 Marsbanker, poor	40 Poor
42 Zeedonderpad	42 Zeedonderpad
43 Rode poon, roodbaard	43 Roodbaard
44 Poontje, knorhaan	44 ?
44a Engelse soldaat, trigla pini bloch	44a Engelse soldaat
44b Gestreepte knorhaan, trigla lineata gmel	44b Gestreepte knorhaan
44c Lierknorhaan, trigla lyra L.	44c Lierknorhaan
50 Rode zeebaars, klipvis	50 Rode zeebaars
54 Hozemond, zeeduivel (vlees van deze vis: hammen)	54 Zeeduivel
56a Makreelgeep, scomberesox saurus walbaum	56a Makreelgeep
60a Hondshaai, zeehond	60a Zeehond
66 Rivierprik, rivierlamprei	66 ?
69 Kroeskarper, maankarper (gekweekt de variëteit: goudvis)	69 ?
72 Blankvoorn, voorn	72 ?
73 Meun, molenaar	73 ?
75 Winde, winne (gekweekt de variëteit: goudwinde)	75 ?
76 Ruisvoorn, rietvoorn	76 ?
78 Sneep, neusvis	78 ?
80 Kolblei, bliek	80 ?
88 Beekforel, forel	88 ?
95 Pos, post	95 ?

x) Een ? achter een nummer betekent, dat van Belgische zijde wordt voorgesteld één van beide in de linkerkolom vermelde benamingen te gebruiken, onverschillig welke.

DE COÖPERATIEVE ORGANISATIE IN DE BELGISCHE
ZEEVISSERIJ.

De coöperatieve in België kan onder drie rechtsvormen worden verwezenlijkt:

1e. deze waarvan het statuut bepaald wordt door het wetboek van koophandel B.I.T.: IX art. 141 en vlg. en genoemd: Coöperatieve vennootschap. Ze is essentieel een vennootschap van personen wier inbreng verscheiden kan zijn. De deelbewijzen zijn niet afstaanbaar aan derden.

2e. deze van de beroepsverenigingen zoals bepaald door de afzonderlijke wet van 31 Maart 1898 die haar de rechtspersoonlijkheid toekent.

Dergelijke beroepsvereniging is niet gerechtigd enig beroep of bedrijf uit te oefenen, doch mag nochtans aankopen doen van materialen, grondstoffen of andere benodigdheden voor het uitoefenen van het beroep van haar leden aan welke ze deze weder verkoopt.

Ze mag geen winsten realiseren. Haar verrichtingen zijn geen handelsdaden.

Primair is de beroepsvereniging een associatie van personen, die voor doel heeft de studie, de bescherming en de ontwikkeling der beroepsbelangen van haar leden.

De omvorming van deze tot een coöperatieve vennootschap is verboden.

A. De coöperatieve handelsvennootschappen zijn de volgende:

a) Visafslagersvennootschappen.

1. De Verenigde Visafslagers te Oostende met 7 leden.
2. De Verenigde Vissers-Reders te Oostende met 70 leden.

b) Verzekeringsmaatschappijen voor vissersvaartuigen.

1. Onderlinge Zeevaartverzekering te Oostende met 16 leden.
2. De Ster met 78 leden.
3. Hulp in Nood met 270 leden.

c) Rederscoöperatie.

"De Verenigde Motorvissers Reders" te Oostende met 72 leden.

B. De "Beroepsverenigingen".

1. "Hand in Hand" Oostende visafslag en vlg. beroepsbelangen 42 leden.
2. " 't Zal wel gaan" Oostende visafslag en vlg. beroepsbelangen 40 leden.

In deze opsomming worden niet opgegeven de beroepsverenigingen of de verenigingen zonder winstgevend doel, welke alleen de morele en beroepsbelangen van hun leden nastreven en die veeleer een rol spelen in de bedrijfsorganisatie.

Kenmerken.

1. Behoudens de verzekeringsmaatschappijen die slechts één doel ingeschreven hebben in hun statuten hebben de hierboven vernoemde
- vennoot -

vennootschappen of verenigingen meer dan een opdracht in hun statuten medegekregen, nl. de morele en beroepsbelangen van hun leden te beschermen en bovendien sommige verrichtingen voor dezen uitvoeren, zoals de visafslag, aankoop van materiaal.

2. De toetreding tot deze vennootschappen of verenigingen is vrij.
3. De Staat bevoordeligt deze coöperaties niet.
4. De meeste coöperaties treden alleen op voor hun leden.
5. Bij de coöperatieve vennootschap treden de materiele belangen op de voorgrond, terwijl bij de beroepsvereniging de morele belangen primeren.
6. Het beheer wordt waargenomen door de beheerraad.

No. 538. NEDERLAND.

DE COÖPERATIEVE VERENIGINGEN OP HET GEBIED
DER VISSERIJ.

Bestaande coöperaties.

1. Coöperatieve Vereniging van IJsselmeervissers.
2. Coöperatieve Vis In- en Verkoopvereniging "Oud en Jong U.A." te Spakenburg.
3. Coöperatieve Visafzetvereniging Moerdijk.
4. Coöperatieve Visafslag Wieringen.
5. Coöperatieve Visafslag Volendam G.A.
6. Coöperatieve Visafslag Woudrichem.
7. Coöperatieve Inkoopvereniging van Visserijbenodigdheden Texel.
8. Vissersvereniging "Samenwerking" te Hardinxveld.
9. Coöperatieve Handelsvereniging U.A. "Devico".

Ad 1.

De vereniging heeft ten doel de bevordering van de stoffelijke belangen van haar leden (IJsselmeervissers), welk doel zij o.a. tracht te bereiken door de volgende middelen:

- a. het bevorderen van en het deelnemen aan de studie van de techniek der IJsselmeervisserij en van de bewerking, verwerking en distributie der producten van die visserij en de verspreiding van de resultaten van die studie onder de leden;
- b. het beramen van plannen om te geraken tot verbetering van de sociale en economische positie der IJsselmeervissers;
- c. het bevorderen der ontwikkeling van de leden als vissers, door het doen houden van voordrachten, het geven van adviezen en het uitgeven van een orgaan.

Lid van de vereniging kunnen zijn alle natuurlijke personen en rechtspersonen, die voor eigen rekening het beroep of bedrijf van IJsselmeervisser uitoefenen.

Ad 2.

De vereniging heeft ten doel: het bevorderen der stoffelijke belangen van de leden door het voor gemeenschappelijke rekening in het groot inkopen van vis, het opslaan en verwerken van vis en het verkopen in het klein aan de leden als detaillisten.

Lid van de vereniging kunnen zijn alle meerderjarige personen, die bekwaam zijn overeenkomsten aan te gaan, gerechtigd zijn de detailhandel in vis uit te oefenen en in de gemeente Bunschoten wonen.

Ad 5.

Het doel is om vis, in de meest uitgebreide zin, op de voordeligste wijze te verkopen. Zij tracht dit te bereiken door gedurende het gehele jaar veilingen te houden en op zicht te verkopen.

Leden der vereniging zijn de oprichters en zij, die later als leden mochten worden aangenomen.

Alleen meerderjarige vissers en viskopers, bekwaam tot het aangaan van verbintenissen, kunnen als leden worden aangenomen.

Het is de leden verboden de vis anders te veilen dan door de vereniging.

Ad 6.

Het doel der vereniging is de bevordering der stoffelijke belangen van haar leden. Zij tracht dit doel te bereiken door alle wettelijke middelen, in betrekking tot het visserijbedrijf, als door het pachten van viswater, waartoe zij daarvoor de bevoegdheid heeft en wat verder tot het visserijbedrijf hoort.

Tot leden der vereniging kunnen uitsluitend toetreden zij, die bekwaaam zijn om overeenkomsten aan te gaan en ingezetenen zijn der gemeente Woudrichem, mits minstens gedurende 12 aan hun toetreding voorafgaande maanden in die gemeente gewoond hebbende.

Ad 8.

De vereniging heeft ten doel het voor gemeenschappelijke rekening pachten van percelen viswater tot uitoefening der visserij, hetzij deze in het openbaar of onderhands worden gepacht en hetgeen verder bij deze tak van visserij behoort.

Ad 9.

De vereniging stelt zich ten doel de bevordering van de stoffelijke belangen van haar leden in het bijzonder door het ten behoeve van haar leden:

- a. kopen en verkopen van vis en visproducten;
- b. kopen, verkopen, huren en verhuren van bij de uitoefening van het bedrijf van haar leden benodigde goederen;
- c. verrichten van diensten en geven van voorlichting;
- d. verrichten van alle handelingen, welke in direct of indirect verband staan met het gestelde onder a, b en c.

Als lid der vereniging kunnen worden aangenomen:

- a. door het Bedrijfschap voor Visserijproducten als zodanig erkende kleinhandelaren in vis;
- b. personen, die bereid en uit hoofde van hun deskundigheid in staat zijn aan de vereniging hun medewerking te verlenen.

Van de overige coöperaties zijn geen statuten in ons bezit.

